
UNIVERSITY OF TORONTO
3 1761 00641449 4



WERKEN UITGEGEVEN DOOR

DE LINSCHOTEN-VEREENIGING

XIX

HENRY HUDSON'S REIZE ONDER NEDERLANDSCHE VLAG

1609


L·V

UITTREKSEL UIT DE STATUTEN.

ART. 2.

De Linschoten-Vereeniging heeft ten doel de uitgave in het oorspronkelijke, van zeldzame of onuitgegeven Nederlandsche zee- en landreizen en landbeschrijvingen.

Werken van anderen aard worden slechts uitgegeven, indien daartoe bijzondere aanleiding bestaat.

ART. 3.

De Vereeniging bestaat uit eereleden, donateurs en gewone leden.

Over het toetreden der leden beslist het Bestuur.

De gewone leden betalen een jaarlijksche bijdrage van vijftien gulden.

Donateurs zijn zij, die een bijdrage in eens van ten minste *f* 500.— aan de Vereeniging schenken, of jaarlijks een contributie van minstens *f* 40.— betalen.

ART. 4.

Het lidmaatschap loopt van den eersten Januari tot den laatsten December.

De leden, die niet langer als zoodanig wenschen aangemerkt te worden, moeten daarvan aan den Secretaris vóór den eersten December schriftelijk bericht zenden. Bij gebreke daarvan blijven zij aansprakelijk voor de bijdrage van het volgend jaar.

ART. 5.

De leden ontvangen een exemplaar van de werken, die door het Bestuur aangewezen zijn voor het jaar of de jaren, waarvoor zij hunne contributie hebben betaald.

Voor alle nadere inlichtingen wende men zich tot den Secretaris, Lange Voorhout 9, 's-Gravenhage.

REGELEN

VOOR DE UITGAVEN DER

LINSCHOTEN-VEREENIGING.

---

1. Zooveel mogelijk zal elke Zee- of Landreis, dan wel Landbeschrijving, *afzonderlijk* worden uitgegeven. Slechts bij al te geringen omvang van een dezer, kan een andere tekst toegevoegd worden aan de uitgave; deze toe te voegen tekst moet evenwel aansluiten in onderwerp, of den hoofdtekst aanvullen. Groote teksten worden in meer dan een deel gesplitst.

2. Voor elke uitgave wordt den bewerker als eisch gesteld: dat zij bevat als Inleiding een korte *Biographie* van den schrijver van 't reisverhaal; een uiteenzetting van de *Aanleiding tot de reis;* en een *Bibliographie* van eventueele vroegere drukken van het reisverhaal; voorts opheldering in den vorm van *Noten* onder den tekst, daar waar de tekst opheldering vereischt; en een *Register* (of *Registers*), benevens een lijst van geraadpleegde werken met plaats en jaar van uitgave aan 't slot.

3. De bewerker heeft vrijheid, in zijne Inleiding het resultaat eener reis ook te beschouwen in zijn verband met later ondernomen reizen naar dezelfde streek of streken.

4. De noten onder den tekst moeten *sober* blijven, en niet vervallen in uitweidingen. Is er echter bepaalde noodzakelijkheid om dieper in te gaan op het een of ander gedeelte van den tekst, dan mag dat geschieden in eene *Bijlage* achteraan. Ook hier echter blijft soberheid plicht.

5. De tekst zelve moet *met de grootste nauwkeurigheid* herdrukt worden naar de beste oudere uitgave, c.q. nauwkeurig gedrukt naar het handschrift dat voor de uitgave dient. De origineele

paginatuur van dien standaarddruk, dan wel van het handschrift, wordt in de uitgaven der Linschoten-Vereeniging tusschen groote haken [ ] doorloopend mede-opgenomen.

6. Als algemeene regel geldt dat de tekst *onverkort* wordt gedrukt. Uitlatingen zijn slechts dan veroorloofd, als het iets geheel onbelangrijks geldt. De bewerker moet dan echter in een noot toch rekenschap geven van wat hij wegliet.

7. Indien er voor de kennis van eene bepaalde Zee- of Landreis, behalve de aan den druk ten grondslag gelegde tekst, in archieven of bibliotheken nog andere bronnen bestaan, moeten deze bij de uitgave gebruikt en (indien noodig) in inleiding noten of bijlagen verwerkt worden.

8. Het opnemen van kaarten en platen wordt aan den bewerker overgelaten, in overleg met de Commissie van voorbereiding.

WERKEN UITGEGEVEN DOOR DE LINSCHOTEN-VEREENIGING

I. **DE REIS VAN JAN CORNELISZ. MAY** naar de IJszee en de Amerikaansche kust, 1611—1612. Verzameling van bescheiden, uitgegeven door S. MULLER Fz. 1909. Met 2 kaarten. gr. 8vo. In linnen band, kop verguld . . . . **ƒ 12.50**

HENRY HUDSON IN HOLLAND. An inquiry into the origin and objects of the voyage which led to the discovery of the Hudson River by HENRY C. MURPHY. Reprinted, with notes, documents and a bibliography, by WOUTER NIJHOFF, Secretary to the „Linschoten-Vereeniging". 1909. gr. 8vo. In linnen band, kop verguld . . . . **ƒ 6.—**

II. **ITINERARIO.** Voyage ofte schipvaert van Jan Huygen van Linschoten naer Oost ofte Portugaels Indiën, 1579—1592. Uitgegeven door H. KERN. 1910. 2 dln. Met portret, 3 kaarten en 5 platen. gr. 8vo. In linnen band, kop verguld . . **ƒ 25.—**

III. **KORTE HISTORIAEL** ende Journaels Aenteyckeninge van verscheyden voyagiens in de vier deelen des wereldtsronde, als Europa, Africa, Asia ende Amerika gedaen door d. DAVID PIETERSZ. DE VRIES, uitgegeven door H. T. COLENBRANDER. 1911. Met portret, 2 kaarten en 18 platen. gr. 8vo. In linnen band, kop verguld . . . . **ƒ 12.50**

IV. **DE REIS VAN MR. JACOB ROGGEVEEN** ter ontdekking van het Zuidland, 1721—1722. Verzameling van stukken, uitgegeven door F. E. Baron MULERT. Met een aanhangsel over de waarnemingen der kompasmiswijzing op Roggeveen's tocht, verricht door W. VAN BEMMELEN. 1911. Met 3 kaarten en 2 platen. gr. 8vo. In linnen band, kop verguld . . . . **ƒ 12.50**

V. **BESCRIJVINGHE** ende historische verhael van het Gout Koninckryck van Gunea anders de Gout-custe de Mina genaemt, liggende in het deel van Afrika, door P. DE MAREES, uitgegeven door S. P. L'HONORÉ NABER. 1912. Met 1 kaart en 21 platen. gr. 8vo. In linnen band, kop verguld . . . . **ƒ 12.50**

VI. **TOORTSE DER ZEEVAART** door DIERICK RUITERS, 1623. SAMUEL BRUN'S Schiffarten, 1624, uitgegeven door S. P. L'HONORÉ NABER. 1914. Met 1 kaart en 1 plaat. gr. 8vo. In linnen band, kop verguld . . . . **ƒ 12.50**

VII. **DE EERSTE SCHIPVAART** der Nederlanders naar Oost-Indië onder Cornelis de Houtman, 1595—1597. Journalen, documenten en andere bescheiden, uitgegeven en toegelicht door G. P. ROUFFAER en J. W. IJZERMAN. I. d'Eerste boeck van Willem Lodewycksz. 1915. Met titelplaat, 2 portretten, 8 kaarten en 47 platen. gr. 8vo. In linnen band, kop verguld **ƒ 25.—**

VIII. **REIZEN VAN JAN HUYGHEN VAN LINSCHOTEN** naar het Noorden, 1594—1595. Uitgegeven door S. P. L'HONORÉ NABER. 1914. Met 14 platen en 4 kaarten. gr. 8vo. In linnen band, kop verguld . . . . **ƒ 20.—**

IX. **DIRCK GERRITSZ. POMP,** alias Dirck Gerritsz. China. De eerste Nederlander die China en Japan bezocht, 1544—1604. Zijn reis naar en verblijf in Zuid-Amerika. Grootendeels naar Spaansche bescheiden bewerkt door J. W. IJZERMAN. 1915. Met 2 kaarten. gr. 8vo. In linnen band, kop verguld . . . *f* **12.50**

X. **DE OPEN DEURE** tot het verborgen heydendom, door ABRAHAM ROGERIUS, uitgegeven door W. CALAND. 1915. Met titelplaat. gr. 8vo. In linnen band, kop verguld . . . *f* **12.50**

XI. **REIZEN IN ZUID-AFRIKA** in de Hollandse tijd, uitgegeven door E. C. GODÉE MOLSBERGEN. **Eerste deel.** Tochten naar het Noorden, 1652—1686. 1916. Met 3 kaarten en 9 platen. gr. 8vo. In linnen band, kop verguld . . . . *uitverkocht*

XII. **REIZEN IN ZUID-AFRIKA** in de Hollandse tijd, uitgegeven door E. C. GODÉE MOLSBERGEN. **Tweede deel.** Tochten naar het Noorden, 1686—1806. 1916. Met 1 kaart en 12 platen. gr. 8vo. In linnen band, kop verguld . . . . *uitverkocht*

XIII. **DE OOST-INDISCHE COMPAGNIE** in Cambodja en Laos. Verzameling van bescheiden van 1636—1670, uitgegeven en toegelicht door HENDRIK P. N. MULLER. 1917. Met 1 kaart en 3 afbeeldingen. gr. 8vo. In linnen band, kop verguld . *f* **20.—**

XIV. **REIZEN VAN WILLEM BARENTS, JACOB VAN HEEMSKERCK, JAN CORNELISZ. RIJP** en anderen naar het Noorden, 1594—1597. Verhaald door GERRIT DE VEER. Uitgegeven door S. P. L'HONORÉ NABER. **Eerste deel.** 1917. Met 5 kaarten en 27 platen. gr. 8vo. In linnen band, kop verguld . . . *uitverkocht*

XV. **REIZEN VAN WILLEM BARENTS, JACOB VAN HEEMSKERCK, JAN CORNELISZ. RIJP** en anderen naar het Noorden, 1594—1597. Verhaald door GERRIT DE VEER. Uitgegeven door S. P. L'HONORÉ NABER. **Tweede deel.** (Inleiding en Bijlagen). 1917. Met 2 kaarten en 12 platen en afbeeldingen en eene bibliographie van de „Drie Seylagien" en literatuur (1583—1917) over de Noordelijke reizen van 1594—1597, door C. P. BURGER JR. gr. 8vo. In linnen band, kop verguld . . . *uitverkocht*

XVI. **JOURNAEL VAN DE REIS NAAR ZUID-AMERIKA** (1598—1601) door HENDRIK OTTSEN. Met inleiding en bijlagen, uitgegeven door J. W. IJZERMAN. 1918. Met 3 kaarten en 5 platen. gr. 8vo. In linnen band, kop verguld . . . . *f* **20.—**

XVII. **DE REIZEN VAN ABEL JANSZOON TASMAN** en **FRANCHOYS JACOBSZOON VISSCHER,** ter nadere ontdekking van het Zuidland (Australië) in 1642—1644. Met inleiding en aanteekeningen uitgegeven door R. POSTHUMUS MEYJES. 1919. Met 10 gedeeltelijk gekleurde kaarten en 68 afbeeldingen. gr. 8vo. In linnen band, kop verguld . . . . *f* **25.—**

XVIII. **VERHAAL** van het vergaan van het jacht „de Sperwer" en van het wedervaren der schipbreukelingen op het eiland Quelpaert en het vasteland van Korea (1653—1666). Met eene beschrijving van dat rijk, door HENDRIK HAMEL. Uitgegeven door B. HOETINK. 1920. Met 1 kaart en 11 afbeeldingen. In linnen band, kop verguld . . . . *f* **15.—**

Zij, die als lid toetreden tot de Linschoten-Vereeniging (jaarlijksche contributie *f* **15.**—) kunnen één exemplaar van onderstaande werken ontvangen als volgt:

1909.	I.	DE REIS VAN JAN CORNELISZ. MAY . . .	voor **f 10.—**
		HENRY HUDSON IN HOLLAND	voor **- 5.—**
1910.	II.	ITINERARIO VAN J. H. VAN LINSCHOTEN. 2 dln.	voor **- 20.—**
1911.	III.	KORTE HISTORIAEL ENDE JOURNAELS AENTEYCKENINGEN VAN VERSCHEYDEN VOYAGIENS DOOR D. DAVID PIETERSZ. DE VRIES .	voor **- 10.—**
	IV.	DE REIS VAN MR. JACOB ROGGEVEEN. . .	voor **- 10.—**
1912.	V.	BESCHRYVINGHE VAN HET GOUT KONINCKRIJK VAN GUNEA DOOR P. DE MAREES . .	voor **- 10.—**
	VI.	TOORTSE DER ZEEVAART, DOOR DIERICK RUITERS, SAMUEL BRUN'S SCHIFFARTEN . . .	voor **- 10.—**
1913.	VII.	DE EERSTE SCHIPVAART DER NEDERLANDERS NAAR OOST-INDIË ONDER CORNELIS DE HOUTMAN, 1595—1597	voor **- 20.—**
1914.	VIII.	REIZEN VAN JAN HUYGHEN VAN LINSCHOTEN NAAR HET NOORDEN	voor **- 15.—**
	IX.	DIRCK GERRITSZ. POMP, ALIAS DIRCK GERRITSZ. CHINA. ZIJN REIS NAAR EN VERBLIJF IN ZUID-AMERIKA	voor **- 10.—**
1915.	X.	DE OPEN-DEURE TOT HET VERBORGEN HEYDENDOM DOOR ABRAHAM ROGERIUS . . .	voor **- 10.—**
	XI.	REIZEN IN ZUID-AFRIKA IN DE HOLLANDSE TIJD. Deel I . . . . , , . .	*uitverkocht*
1916.	XII.	REIZEN IN ZUID-AFRIKA IN DE HOLLANDSE TIJD. Deel II	*uitverkocht*
	XIII.	DE OOST-INDISCHE COMPAGNIE IN CAMBODJA EN LAOS	voor **- 15.—**
1917.	XIV.	REIZEN VAN WILLEM BARENTS, E. A. NAAR HET NOORDEN. Deel I	*uitverkocht*
	XV.	REIZEN VAN WILLEM BARENTS, E. A. NAAR HET NOORDEN. Deel II.	*uitverkocht*
1918.	XVI.	JOURNAEL VAN DE REIS NAAR ZUID-AMERIKA, 1598—1601, DOOR HENDRIK OTTSEN . . .	voor **- 15.—**
1919.	XVII.	DE REIZEN VAN ABEL JANSZOON TASMAN en FRANCHOYS JACOBSZOON VISSCHER, 1642—44	voor **- 20.—**
1920.	XVIII.	VERHAAL VAN HET VERGAAN VAN HET JACHT „DE SPERWER"	voor **- 12.—**
		BALDAEUS, AFGODERYE DER OOST-INDISCHE HEYDENEN	voor **- 10.—**
		BURGER, DE POOLZEEREIZEN VAN 1595—1596 . .	voor **- 2.50**
		DE VILLIERS, STORM VAN 'S-GRAVESANDE	voor **- 12.—**

Men wende zich tot den Secretaris der Vereeniging, LANGE VOORHOUT 9, 'S-GRAVENHAGE.

NAAMLIJST

DER LEDEN VAN DE LINSCHOTEN-VEREENIGING

in het jaar 1921[1]).

BESCHERMVROUW:

H. M. DE KONINGIN.

EERE-VOORZITTER:

Z. K. H. PRINS HENDRIK.

BESTUUR IN 1921:

Prof. Dr. H. T. Colenbrander, *Voorzitter* (1923).
Wouter Nijhoff, *Secretaris* (1922).
Dr. D. F. Scheurleer, *Penningmeester* (1923).
R. Posthumus Meyjes (1922).
W. A. Engelbrecht (1924).
Dr. F. C. Wieder (1924).
Dr. J. W. IJzerman (1925).
B. Hoetink (1925).
Dr. C. P. Burger Jr. (1926).

DONATEURS VOOR HET LEVEN:

F. A. A. van Gogh, Den Haag, Carel van Bylandtlaan 30.
Dr. C. J. Wynaendts Francken, Leiden.

DONATEURS:

Bataviaasch Genootschap van K. en W., Batavia.
Mevr. de Wed. Mr. C. Th. van Deventer, Den Haag, Surinamestraat 20.
Kon. Nederl. Mij. tot Exploitatie van Petroleumbronnen in Ned. Indië, Den Haag, Carel van Bylandtlaan 30.
Nederlandsche Gist- en Spiritusfabriek, Delft.
Nederlandsche Handel-Maatschappij, Amsterdam.
Raad van Beheer der Nederlandsch-Indische Spoorweg Maatschappij, Den Haag.
Edwin vom Rath, Amsterdam, Wolvenstraat 18.
H. C. Rehbock, Amsterdam, Heerengracht 470.
J. A. J. de Villiers, London.
Dr. J. W. IJzerman, Wassenaar, Schouwweg 43.

---

1) De secretaris houdt zich voor opgaven van onjuistheden in namen of adressen ten zeerste aanbevolen.

Leden.

E. J. Aalders, Rotterdam, Eendrachtsweg 16.
C. J. K. van Aalst, Amsterdam, Heerengracht 502.
C. Abels, Amsterdam, Prinsengracht 862.
Algemeene Papier-Maatschappij, Gerhard Loeber—G. H. Bührmann, Amsterdam, Keizersgracht 28—34.
Algemeene Visscherij Maatschappij, IJmuiden.
Amsterdamsche Historische Leeskring, Amsterdam, Prinsengracht 650.
Archief der Gemeente, Amsterdam.
Archief der Gemeente, Rotterdam.
F. L. G. d'Aumerie, Scheveningen, Prins Willemstraat 19.
J. F. L. de Balbian Verster, Amsterdam, Stadhouderskade 151.
J. Fred. Bangert, Amsterdam, Weteringschans 227.
F. Bauduin, Warnsveld, „Huize Baank".
M. H. de Beaufort, Amsterdam, Gabr. Metsusstraat 9.
H. Beckering Vinckers, Zalt-Bommel.
Chr. Beels, Amsterdam, Keizersgracht 616.
Chr. Beels, Amsterdam, Van Eeghenstraat 70.
H. L. Bekker, Rotterdam, Parkstraat 2 (hoek Parklaan).
Mr. G. J. A. van Berckel, Den Haag, Laan van Meerdervoort 27.
J. A. Berkhout, Amsterdam, Ferd. Bolstraat 42.
H. Bessem, Tiel.
D. G. van Beuningen, Rotterdam, Parklaan 46.
Bibliotheek der Gemeente Rotterdam, van Hogendorpsplein 8.
Bibliotheek v. d. Handels-Hoogeschool, Rotterdam.
Bibliotheek der Landbouw-Hoogeschool, Wageningen.
Bibliotheek v. d. Teyler's Stichting, Haarlem.
Mr. J. Bierens de Haan, Amsterdam.
J. W. Blankert, Bilthoven, Julianalaan 41.
Prof. Dr. P. J. Blok, Leiden.
J. J. T. Blijdenstein, Amsterdam, Doelenhotel.
Th. W. Blijdenstein, Amsterdam, Heerengracht 544.
Mr. W. B. Blijdenstein, Amsterdam, Heerengracht 572.
A. G. Boissevain, Amsterdam, van Baerlestraat.
Charles Boissevain, Naarden, Drafna.
Walraven Boissevain, Amsterdam, Keizersgracht 143.
W. C. Bolle, Rotterdam, Villa Walküre, Vijverlaan.
W. C. Bonebakker, Amsterdam, Keizersgracht 580.
H. de Booy, Amsterdam, Heerengracht 450.
J. P. Boon, Hilversum, Soestdijkerstraatweg 4.
Jhr. Mr. J. W. G. Boreel van Hogelanden, Velsen, „Huize Waterland".
Mr. E. H. Ph. Boschloo, Den Haag, Willem de Zwijgerlaan 122.

W. Broese van Groenou Sr., Scheveningen, Parkweg 9*a*.
N. de Brouwers, Delfzijl.
W. G. L. Brunings, Amsterdam, Wouwermanstraat 34.
Mevr. W. L. C. Brunings de Groot, Amsterdam, P. C. Hooftweg 3.
Dr. E. C. G. Brünner, Utrecht, Koningslaan 39.
J. de Bruyn, Amsterdam, Heerengracht 237.
P. Bubberman Schiedam, Buitenhavenweg 7*a*.
G. Buis, Dieren.
Dr. C. P. Burger Jr., Amsterdam, Overtoom 141.
A. K. Castelein, Amsterdam, Amsteldijk 75.
Dr. S. A. van der Chijs, Veenhuizen 1.
J. H. Cohen Stuart, Delft, Oostsingel 18.
W. J. Cohen Stuart, Scheveningen, Dirk Hoogenraadstraat 224.
Prof. Dr. H. T. Colenbrander, Leiden, „Huis ter Lugt".
College Zeemanshoop, Amsterdam, Heerengracht 472.
M. P. Cordia, Amsterdam, Handelskade 3.
W. Cornelis, Utrecht, Stadhouderslaan 67.
H. Cox, Amersfoort, Utrechtsche Straatweg 110.
C. Craandijk, Den Haag, Prins Mauritslaan 72.
Patric Cramer, Overveen, „Huize Dompvloed".
J. T. Cremer, Santpoort, „Duin en Kruidberg".
J. B. Crol, Rotterdam, Westersingel 92.
D. Croll, Rotterdam, Westerstraat 11.
H. A. Crommelin, Den Haag, Juliana van Stolberglaan 14.
Ernst Crone, Amsterdam, Hobbemastraat 12.
W. H. Croockewit, Rotterdam, Witte de Withstraat 24.
W. van Dam, Rotterdam, Heemraadsingel 319.
Deli-Batavia Maatschappij, Amsterdam, Keizersgracht 173.
Departement van Marine, Den Haag.
H. Dirkzwager, Maassluis.
W. A. L. Domis, Amsterdam, Vondelstraat 5.
B. van Donselaar, Rotterdam, Heemraadsingel 148.
H. E. Driessen, Haarlem, Baan 13.
J. Dudok van Heel, Amsterdam, Koninginneweg 32.
A. C. Dunlop, Den Haag, Deprt. van Buitenl. Zaken.
H. Dunlop, Den Haag, Bezuidenhout 373.
K. van Dijk, Delfzijl, Singel.
C. van Eeghen, Huizen, „de Duinen".
Mevr. L. Elemans—Brouwers, Zalt-Bommel.
D. van Elsas, Amsterdam, Elisabeth Wolffstraat 49.
J. van Elsas, Amsterdam, Elisabeth Wolffstraat 49.
W. A. Engelbrecht, Rotterdam, Rivierstraat 12.
Mr. M. Enschedé, Den Haag, Daendelsstraat 33.
G. L. M. van Es, Rotterdam, Westplein 11.

H. H. Evers, Scheveningen, Oude Scheveningscheweg 50.
Mr. Dr. G. J. Fabius, Rotterdam, Parklaan 40.
P. J. Feteris, Vlissingen.
L. G. Frerichs, Amsterdam, Da Costakade 116[1].
Mr. Th. A. Fruin, Rotterdam, Wijnhaven 143.
J. P. Funke, Scheveningen, van Lennepweg 8.
F. A. Gastman, Den Helder, a/b Hr. Ms. „Zeehond".
Mr. J. H. Geertsema Wz., Utrecht.
Joan Gelderman, Oldenzaal, „Eikendal".
Geographisch Instituut, Utrecht.
Germanistisch Seminarium aan de Universiteit, Groningen.
M. J. A. van Gigch, Den Haag, Obrechtstraat 81.
D. Goedkoop Dzn., Amsterdam, Keizersgracht 729.
A. J. M. Goudriaan, Rotterdam, Hoflaan 71.
F. H. A. Greve, Amsterdam, Marine Etablissement.
S. H. de Groot, Vlagtwedde (Gr.)
H. A. Groskamp, Heemstede, Koediefslaan 69.
Mr. J. L. Gunning, Amsterdam, Amstel 220.
S. van Gijn, Dordrecht, Nieuwe Haven 39.
S. M. Hugo van Gijn, Dordrecht.
A. de Haan, Amsterdam, Nicolaas Witsenstraat 9.
Mr. S. N. B. Halbertsma, Rotterdam, Walenburgerweg 57.
Mr. F. van Hasselt, Rotterdam, Calandstraat 58.
T. H. van Hattum van Ellewoutsdijk, Wassenaar, Huize „Sonnenburgh".
N. Hazelhoff, Amsterdam, Wyttenbachstraat 93[1].
Prof. Dr. G. A. J. Hazeu, Leiden, Rapenburg 50.
J. B. van Heek, Enschede, „Noorderhagen".
Prof. Mr. J. E. Heeres, Den Haag, Benoordenhoutscheweg 6.
A. M. Hekking, Willemsoord, a/b Hr. Ms. „Zeeland".
F. K. J. Heringa, Den Haag, Stadhouderslaan 154.
J. Hildernisse, Middelburg, Lange Delft H 3.
H. Hissink, Amsterdam, Jan Luykenstraat 96.
Historisch Genootschap, Utrecht.
B. Hoetink, Den Haag, Louise de Colignyplein 17.
C. van 't Hoff, Rotterdam, Veerhaven 15.
A. B. van Holkema, Amsterdam, Keizersgracht 611.
G. J. Honig, Zaandijk.
C. G. 't Hooft, Amsterdam, Roemer Visscherstraat 19.
Jhr. M. W. H. Hooft, Den Haag, Kanaalstraat 12.
J. H. Hoogendijk, Amsterdam.
J. E. van Hoogenhuyze, Amsterdam, Banstraat 8.
G. B. Hooyer, Ede.
Jhr. H. T. Hora Siccama, Den Haag, Kneuterdijk.

A. P. H. Hotz, Den Haag, Bezuidenhout 265e.
I. M. Hudig, Rotterdam, Maasstraat 3.
J. Hudig Dzn., Hilversum, Heuvellaan 7.
Jan Hudig L.Jzn., Rotterdam, Kralingsche Plaslaan 26.
W. C. Hudig, Rotterdam, Nieuwe Binnenweg 178.
Dr. J. de Hullu, Den Haag, Elandstraat 6.
J. H. Hummel, Amsterdam, Prins Hendrikkade 159.
H. Huykman, Bussum, Ruthardlaan 34.
J. Jannette Walen, Rotterdam, Willemskade 6.
Dr. C. W. Janssen, Amsterdam, Leidschegracht 13/15.
Java-China-Japan Lijn, Amsterdam, Prins Hendrikkade 112/114.
G. H. Jiskoot, Amsterdam, van Eeghenstraat 100.
A. B. Jochems, Rotterdam.
J. C. Joekes, Den Haag, 2e Emmastraat 252.
Jhr. Mr. B. de Jonge, Zutphen.
Dr. Ch. A. Jonges, Haarlem, van Edenstraat 7.
Frans Jurgens, Nijmegen, „Heyendael".
D. Kaan, Amsterdam, Marinekazerne.
L. Keers, Rotterdam, Voorschoterlaan 11.
A. O. van Kerkwijk, Den Haag, Nassaulaan 22.
J. B. J. Kerling, Den Haag, van Merlenstraat 89.
W. J. Kermer Jr., Amsterdam, Amstel 336.
H. E. Kern, Voorburg.
A. Kleiweg de Zwaan, Amsterdam, van Eeghenstraat 65/75.
A. Klene, Bussum, Brediusweg 25.
Mej. B. W. van der Kloot—Meyburg, Alphen a/d Rijn.
Prof. Dr. L. Knappert, Leiden.
H. J. Knottenbelt Azn., Rotterdam, Heemraadsingel 97.
Mr. F. C. Koch, Rotterdam, Westersingel 86.
J. Kofman, Gouda, Krugerlaan 32.
E. Kol, Amsterdam, Heerengracht 130.
D. H. Kolff, Rotterdam, Westerstraat 25*a*.
Dr. I. B. Kolthoff, Assen.
Kon. Instituut voor de Marine, Willemsoord.
Kon. Instituut v. Taal-, Land- en Volkenkunde v. N. I., Den Haag.
Kon. Nederl. Aardrijkskundig Genootschap, Amsterdam.
Kon. Bibliotheek, Den Haag.
Kon. Nederl. Vereeniging Onze Vloot, Den Haag, Spui 28b.
Kon. Paketvaart Mij., Amsterdam, Prins Hendrikkade 159.
Kon. Roei- en Zeilvereeniging „de Maas", Rotterdam.
J. Koster, Heerlen (L.)
J. C. P. Krayenhoff van de Leur, Den Haag, Bankastraat 36.
N. E. Kröller, Den Haag, Nassaulaan 25.
Mr. G. M. Kruimel, Amsterdam, Sarphatipark 79.

Dr. E. T. Kuiper, Amsterdam, Koninginneweg 2.
C. F. Kruisinga, Apeldoorn, Louisalaan 14.
W. Laman Trip, Hilversum, Ministerpark 6.
C. L. M. Lambrechtsen van Ritthem, Hilversum, Villa „Duo Decimo".
Allert de Lange, Amsterdam, Damrak 62.
N. Laseur, Utrecht.
A. van Leer, Hilversum, „Dennenoord", Trompenbergerweg.
Jhr. L. H. van Lennep, Amsterdam, Joh. Vermeerstraat 22.
R. van Lennep, Amsterdam, Heerengracht 580.
A. C. Lensen, Wassenaar, „Dennenheuvel", Gr. Hasebroekscheweg 1.
A. J. J. Leroy, Scheveningen, Berkenboschblokstraat 3.
W. J. H. Leuring, Mook (L.), „Huize Middelaer".
Dr. W. J. Leyds, Den Haag, Frankenslag 337.
B. H. van der Linden, Den Haag, Schuytstraat 143.
D. van der Linden, Amsterdam, Stadhouderskade 70.
Lindeteves-Stokvis, Amsterdam, J. W. Brouwersplein 2.
C. A. Lion Cachet, Vreeland.
P. Loekemeyer, Dordrecht, Reeweg 40.
Jhr. H. Loudon, Den Haag, Prinsessegracht 22.
C. W. O. Lucardi, Rotterdam, Parkstraat.
P. L. Lucassen, Amsterdam, Raadhuisstraat 29.
D. J. Baron van Lynden, Den Haag, Noordeinde 152.
J. W. Macdonald, Amsterdam, Heerengracht 543.
Z. G. Ph. Marcella, Rotterdam, Mathenesserlaan 324.
W. J. J. van der Meer, Den Haag, Stadhouderslaan 118.
Mr. R. Mees, Rotterdam, Parklaan 11.
Mr. W. A. Mees, Rotterdam, Parklaan 9.
Mr. A. Q. Mees, Arnhem, Sonsbeekweg 38.
B. Meesters, Amsterdam, Hobbemastraat 10.
H. Meinesz, Haarlem, Florapark 1.
Anton Mensing, Amsterdam.
Mr. E. E. Menten, Den Haag, Houtweg 3.
J. Merkelbach Jzn., Amsterdam, Adm. de Ruyterweg 103[1].
A. H. van der Mersch, Zeist, Driebergsche Weg.
Dr. R. v. d. Meulen Rzn., Leiden, Maria Gondastraat 49.
J. M. van der Mey, Amsterdam, Nic. Maesstraat 32.
J. F. Milders, Den Helder, a/b Hr. Ms. „Zeeland".
Chr. Moes, Amsterdam, Keizersgracht 780.
Prof. Dr. G. A. F. Molengraaff, Delft, Kanaalweg 8.
H. G. J. de Monchy, Rotterdam, Leuvehaven 72.
J. J. Moret, Scheveningen, Cremerweg 6.
A. G. Mörzer—Bruyns, Den Haag, Anna Paulownastraat 18*b*.
H. Rud. du Mosch, Amsterdam, Oosteinde 14.
M. Mouton, Den Haag, Nassauplein 16.

W. A. Mouton, Den Haag, Nassau-Dillenburgstraat 40.
B. M. Mulder, Amsterdam, Vrolikstraat 298[1].
F. E. Baron Mulert, Ommen, Landhuis „Piet Hein".
Abram Muller, Amsterdam, Van Eeghenstraat 96.
Gerard Muller, Amsterdam, Binnen Amstel 82.
C. B. J. Müller, Utrecht, Willemsplantsoen 5.
Museum voor Land- en Volkenkunde en Maritiem Museum „Prins Hendrik", Rotterdam.
S. P. L'Honoré Naber, Amsterdam, Lomanstraat 4.
Nederlandsch Economisch Historisch Archief, Den Haag, Prinsegr. 11.
Nederlandsch Indische Bestuursacademie, Den Haag, 1e Sweelinckstraat 26.
Dr. H. B. van Nes, Terneuzen, Scheldekade.
Prof. J. F. Niermeijer, Utrecht.
B. Nierstrasz, Amsterdam, Prins Hendriklaan 26.
H. A. van Nievelt, Wassenaar, Huize „Hoog-Wolde".
H. Nijgh, Rotterdam, Westersingel 65.
Paul Nijhoff, Amsterdam, Oranje Nassaulaan 11.
Wouter Nijhoff, Den Haag, Lange Voorhout 9.
D. Obreen, Rotterdam, Avenue Concordia 76.
W. H. J. Oderwald, Amsterdam, Vondelstraat 130.
J. S. C. Olivier, Nieuwediep, a/b Hr. Ms. „Kon. Emma".
Openbare Leeszaal en Bibliotheek, Amsterdam.
Openbare Leeszaal en Bibliotheek, R. K., Delft, Oude Delft 122*a*.
Openbare Leeszaal en Bibliotheek, Dordrecht.
Openbare Leeszaal en Boekerij „St. Catharina", R. K., Eindhoven.
Openbare Leeszaal en Bibliotheek, Enschede.
Openbare Leeszaal en Bibliotheek, Den Haag.
Openbare Leeszaal, Groningen.
Openbare Leeszaal en Bibliotheek, Leeuwarden.
Openbare Leeszaal en Boekerij, Nijmegen, Oranjesingel 2*a*.
Openbare Leeszaal en Bibliotheek, Zaandam.
Jhr. L. P. D. Op ten Noort, Baarn.
C. L. Oranje, Bloemendaal, Kleverlaan 151.
Mr. E. S. Orobio de Castro Jr., Amsterdam, Keizersgracht 721.
J. R. van Osselen, Amsterdam, Jan-Luykenstraat 5.
Nanne Ottema, Leeuwarden, Prins Hendrikstraat 6.
Mr. C. P. D. Pape, Den Haag, Prinsessegracht 20.
F. W. A. J. van Peski, Rotterdam, 's Gravendijkwal 157.
J. M. Phaff, Den Haag, Muzenstraat 4.
W. F. Piek, Rotterdam, Parkstraat 10.
Jacq. Pierot Jr., Rotterdam, Mathenesserlaan 435.
Mr. Th. B. Pleyte, Den Haag, Nassaulaan 29.
N. Posthumus, Den Haag, Daendelsstraat 68.

Prof. Mr. N. W. Posthumus, Rotterdam, Mathenesserlaan 464.
R. Posthumus Meyjes, Soesterberg.
Ary Prins, Schiedam, Nieuwe Haven 153.
Provinciale Bibliotheek van Friesland, Leeuwarden.
W. J. Puhringer, Apeldoorn, Daendelsweg 62.
P. A. Pijnappel, „De Hoornboeg" bij Hilversum.
W. J. Rahder, Den Haag, Louise de Colignyplein 12.
Jhr. Mr. H. de Ranitz, Epe (Geld.).
Redaktie van „Het Nederl. Zeewezen", Den Haag, Schenkkade 233.
Mr. R. van Rees, Amsterdam, Keizersgracht 69.
H. Regoort, Watergraafsmeer, Middenweg 155.
Jhr. P. J. Repelaer, Hoenderlo „Deelerwoud".
A. J. H. Reijnders Jr., Heemstede, Crajenesterlaan.
Jhr. Mr. Dr. J. J. Rochussen, Rotterdam, Mathenesserlaan 235.
Jhr. J. A. Roëll, Den Haag, 3e Van den Boschstraat 3.
W. Roessingh, Veenendaal, „Zonnehoeve".
A. F. J. Romswinckel, Den Haag, Delistraat 1.
H. A. Romswinckel, Vlissingen, a/b Hr. Ms. Wachtschip.
Dr. A. G. Roos, Groningen, Ebbingestraat $47^{24}a$.
G. Rooseboom, Den Haag, Riouwstraat 192.
P. J. Roosegaarde Bisschop, Overveen (N.-H.), Terhofstedeweg 9.
N. A. Rost van Tonningen, Willemsoord, a/b Hr. Ms. „Zeehond".
Prof. J. Rotgans, Baarn.
Rotterdamsch Leeskabinet, Rotterdam, Geldersche kade 18.
G. P. Rouffaer, Den Haag, van Bleiswijkstraat 71^{f}.
E. G. Roukema. Scheveningen, Middelburgschestraat 25.
Bernhard E. Ruys, Rotterdam, Westerkade 7.
J. A. Ruys, Rotterdam, Mathenesserlaan 334.
W. Ruys, Rotterdam, Westersingel 75.
Rijksarchief, Den Haag.
Rijksarchief in Noord-Holland, Haarlem.
Rijksarchief in Zeeland, Middelburg.
Rijksarchief in Overijsel, Zwolle.
Rijks Ethnographisch Museum, Leiden.
Rijks Universiteits-Bibliotheek, Leiden.
C. M. van Rijn, Baarn, Spoorweglaan 16.
J. Rijpperda Wierdsma, Rotterdam, Calandstraat 23.
J. H. C. Salberg, Amsterdam, Rokin 32.
Samarang-Joana Stoomtram Maatschappij, Den Haag, Jan Pietersz. Coenstraat 4.
A. Scheltema Beduin, Amsterdam, Singel 256.
J. Scherpbier, Rotterdam.
Dr. D. F. Scheurleer, Den Haag, Laan van Meerdervoort 53*f*.
Mr. J. van Schevichaven, Amsterdam, Damrak 74.

Jan Schilthuis, Rotterdam, Rozenburglaan 37.
P. W. Schilthuis, Rotterdam, Heemraadsingel 180.
A. J. Schreuder, Arnhem, „Klein Warnsborn".
J. H. Schröder, Bussum, Comeniuslaan 17.
J. Schuurman, Hillegom, Werensteinstraat 67.
J. L. Willem Seijffardt, Amsterdam, Damrak 99.
H. D. Sicherer, Groenlo, (Geld.).
Mr. R. Siegenbeek van Heukelom, Den Haag, Ant. Duyckstraat 123.
Jhr. J. W. Six, 's Graveland, „Huize Hilverbeek".
Mr. J. Slingenberg, Baarn, „Inwijck".
Mr. G. van Slooten Az., Den Haag, Oude Scheveningscheweg 68.
Hobbe Smith, Amsterdam, Overtoom 357.
Prof. Dr. C. Snouck Hurgronje, Leiden, Rapenburg 61.
A. Solleveld, Rotterdam, Heemraadsingel 197.
Stadsbibliotheek, Haarlem.
J. Stamperius, Rotterdam, Nieuwe Binnenweg 306.
Prof. Mr. S. R. Steinmetz, Amsterdam, Amstel 65.
H. E. Stenfert Kroese, Noordwijk-Binnen.
W. P. van Stockum Jr., Den Haag, Juliana v. Stolberglaan 43.
Mr. A. P. van Stolk, 's-Graveland, „Land- en Boschzigt".
Mr. R. W. van Stolk, Delft, Oude Delft 157.
Stoomv.-Maatschappij „Nederland", Amsterdam. (9 lidmaatschappen).
Cd. F. Stork, Hengelo (O), „Grundel".
J. E. Stork, Baarn, Prins Hendriklaan, „Huize Sewa".
W. Stork, Hengelo (O.).
Jonkvr. A. de Stuers, Den Haag, Parkstraat 32.
Mr. A. G. N. Swart, Wassenaar, Leidschestraatweg, „Backershagen".
Mr. A. Tak van Poortvliet, Rotterdam, Westersingel 96.
Dr. R. A. Tange, Den Helder, Hotel „Den Burg".
M. Taudin Chabot, Rotterdam, Mathenesserlaan 336.
G. L. Tegelberg, Amsterdam, De Ruijterkade 113.
J. P. Tetterode, Lochem.
Mevr. de Wed. C. A. den Tex van der Waarden, Amsterdam, Tesselschadestraat 18.
Charles Toe Water, Den Haag, Frankenslag 332.
J. H. Tours, Vlaardingen, Schiedamscheweg 61.
A. W. Turk, Amsterdam, Marnixstraat 381.
Tj. J. Twijnstra, Leeuwarden, Spanjaardslaan.
R. van Tijen, Vlissingen, Dokkade 35.
Vaderlandsch Fonds tot aanmoediging van 's Lands Zeedienst, Amsterdam.
F. T. Valck Lucassen, Brummen, „Huize Sonnevanck".
J. C. Veder, Rotterdam, Veerhaven 5*b*.
Vereeniging ter bev. v. d. Bel. des Boekhandels, Amsterdam.

Vereeniging de Groote Club, Amsterdam, Paleisstraat 1.
„ Hou en Trouw, Amsterdam, Beursgebouw, kamer 28.
„ van Nederlandsche Gezagvoerders en Stuurlieden ter Koopvaardij, Amsterdam, N. Z. Voorburgwal 130. (2 lidmaatschappen).
„ Zeevaartschool, Vlissingen.
P. A. Vergroesen, 's Hertogenbosch, Zuid Willemsvaart 127.
F. H. Baron van Verschuer, Arnhem, Willemsplein 2.
J. F. Verwey, Den Haag, Laan van Meerdervoort 96.
C. W. de Visser, Bloemendaal, Parkweg 1, „Huize Denheim".
Mr. G. Vissering, Amsterdam, Keizersgracht 71.
Mr. F. Vorstman, Bussum, Boschlaan 15.
Dr. A. G. C. de Vries, Amsterdam, Singel 146.
Chr. H. G. de Vries, Amsterdam, Singel 146.
J. J. de Vries, Den Helder, Binnenhaven 48.
Mr. G. L. de Vries Feyens, Maartensdijk, „Rustenhoven".
F. G. Waller, Amsterdam, Vondelstraat 73.
W. K. L. van Walree, Amsterdam, Keizersgracht 511.
J. C. M. Warnsinck, Den Haag, Snelliusstraat 43.
H. Wattel, Amsterdam, Valeriusstraat 270.
P. te Wechel, Arnhem, Eusebius Binnensingel 11.
J. A. van der Weerdt, Amsterdam, Krugerplein 10.
A. Weiland, Brummen. (Geld.).
J. Wentholt, Den Haag, Juliana van Stolberglaan 40.
Dr. F. C. Wieder, Rhenen.
J. Willebeek Le Mair, Rotterdam, Eendrachtsweg 74.
Mr. J. Winkel, Rotterdam, Voorschoterlaan 125.
D. W. P. Wisboom, Arnhem.
S. Woldringh Jzn., Lisse.
K. H. Wijdekop, Hilversum, Rembrandtlaan 23.
J. H. Zeeman, Den Haag, v. Boetzelaerlaan 12.

Leden in Nederl. Oost-Indië.

Dr. N. Adriani, Posso. (Celebes).
F. C. Baron van Aerssen Beyeren, Sabang.
T. P. Baart de la Faille, Batavia.
C. M. Bakker, Weltevreden, Boulevard 28 pav.
M. E. G. Bartels, Halte Tji-Saät bij Soekaboemi, Onderneming „Passir Datar".
K. F. van den Berg, Batavia, Javasche Bank.
W. F. van Beuningen, Weltevreden, Tanah-Abang 30.

M. N. Boogaerdt 't Hooft, Medan (Deli). Tabaks Mij. Arentsburg".
H. O. Bron, Weltevreden, Kon. Paketvaart Mij.
J. J. Bronkhorst, Weltevreden, Tanah Abang, Oost 57.
B. F. Brugsma, Weltevreden, Kon. Paketvaart Mij.
C. Bruin, Makassar.
M. H. Bruyn, Menado, Toegoelandang.
L. J. J. Caron, Kotta Radja.
Mevr. A. B. van Citters Vissering, Idjenplateau, N.V. Djampit.
Wouter Cool, Semarang.
W. Ph. Coolhaas, Ternate. (Pasanggrahan).
A. F. H. Dalhuisen, Soekaboemi.
Mr. D. A. Delprat, Batavia.
W. van der Does, Lawang, Kali Soerak. (Java).
Dr. J. M. H. van Dorssen, Bandoeng, Papandajanlaan 82.
B. M. van Driel, Kaban Djahé, bij Medan (Deli).
P. den Dulk, Weltevreden, Kon. Paketvaart Mij.
P. Eikenboom, Batavia, Deprt. van Marine.
J. W. Engelsman, Weltevreden, Kon. Paketvaart Mij.
H. Fraenkel, Sigli (Atjeh), Kon. Paketvaart Mij.
Mr. Th. A. Fruin, Pekalongan.
Prof. Dr. E. C. Godée Molsbergen, Weltevreden, Kramat 142.
A. E. van Goor den Oosterlingh, Weltevreden.
C. de Graaff, Weltevreden, Kon. Paketvaart Mij .
Klaas Hemke Hemkes, Weltevreden, Kon. Paketvaart Mij.
G. van Heteren, Weltevreden, N.I. Steenkolen Handels Mij.
F. Hirschmann, Koepang.
W. Hofstede, Weltevreden.
K. A. Holthuis, Weltevreden, Laan Wiechert 30.
J. H. Hondius van Herwerden, Batavia, Deprt. van Marine.
Mr. H. 's Jacob, Batavia.
Java China Japan Lijn, Soerabaia.
B. H. Kerkhoff, Medan. (Deli).
R. A. Kerkhoven, Malabar.
R. A. Kern, Weltevreden.
Mr. H. A. Kloppenburg, Padang.
Prof. J. Klopper, Bandoeng.
P. Knegtmans, Weltevreden.
J. Kolk, Weltevreden.
Kon. Magn. en Meteor. Observatorium, Dir. Dr. W. v. Bemmelen, Batavia.
L. P. van Leeuwen, Padang.
C. A. Lens, Soerabaia, Stipriaan Luisciusstraat 4.
K. H. H. Leonhard, Weltevreden, Kon. Paketvaart Mij.
Cornelis Los, Medan. (Deli).

H. P. Maassen, Lho Seumawé. (Atjeh).
B. N. G. M. v. d. Maaten, Lho Seumawé. (Atjeh).
H. G. J. ter Marsch, Weltevreden, Boulevard 9.
J. B. de Meester, Batavia, Deprt. van Marine.
H. Meyer, Weltevreden.
Militaire Societeit „Concordia", Weltevreden.
Mr. J. C. Mulock Houwer, Bandoeng.
H. Th. J. Mutter, Weltevreden, Kon. Paketvaart Mij.
J. Chr. L. Nelissen, Weltevreden.
Openbare Leeszaal en Bibliotheek, Semarang.
J. P. Remijnse, Batavia, Deprt van Marine.
M. van Rhijn, Lho Soekoen.
P. de Roo de la Faille, Weltevreden, Koningsplein-Oost 18.
L. de Roos, Weltevreden, Kon. Paketvaart Mij.
C. L. J. Rooseboom, Bedakah, Onderneming „Bedakah", Wonosobo.
J. Roqué, Land Bolang bij Buitenzorg.
J. C. F. Sandick, Palembang.
C. K. Sant, Weltevreden.
W. H. G. van Santen, Batavia, Deprt. van Marine.
J. J. A. Schagen van Leeuwen, Batavia, Deprt van Marine.
M. Schreuder, Weltevreden, Kon. Paketvaart Mij.
Secretaris Algem. Nederl. Verbond, afdeeling Batavia, Batavia, Vioslaan 2.
Mr. J. W. Sillevis, Semarang, Laan Hoogenraad 19.
J. J. A. van Staveren, Batavia, Deprt. van Marine.
J. J. J. M. Stooker, Weltevreden, Kon. Paketvaart Mij.
B. van Tricht, Weltevreden, Tjikini 8.
E. J. Tuininga, Weltevreden, Kon. Paketvaart Mij.
Ant. P. Varekamp, Medan. (Deli).
J. F. Verbeek, Weltevreden, Kon. Paketvaart Mij.
Vereeniging van Nederlandsche Gezagvoerders en Stuurlieden ter Koopvaardij, Weltevreden, Noordwijk.
J. Chr. Viëtor, Weltevreden, Kon. Paketvaart Mij.
S. van Vleuten, Modjokerto, sf. Perning.
A. Vos Jr., Soerabaia.
J. J. de Vos tot Nederveen Cappel, Solo.
L. de Vries, Lho Seumawé (Atjeh).
E. G. Wesselink, Weltevreden, Kon. Paketvaart Mij.
L. C. Westenenk, Medan. (Deli).
J. Wijnberg, Weltevreden, Kon. Paketvaart Mij.

NEDERLANDSCH WEST-INDIË.

W. R. Menkman, Curaçao.

Leden in het buitenland.

Europa.

België:

Emile Hostie, Antwerpen, Rue Vénus 35.
Koninklijke Bibliotheek, Brussel.
Universiteits-Bibliotheek, Gent.

Denemarken:

Kong. Bibliothek, Kopenhagen.

Duitschland:

Leo Bagrov, Charlottenburg (Berlin) Kantstrasse 30^{II}.
Dr. W. J. van Balen, Berlin, Unter den Linden 68*i*.
Bayerische Staatsbibliothek, München.
Commerz-Bibliothek, Hamburg.
Dr. O. Nachod, Dresden, Bürgerwiese 20.
Preussische Staatsbibliothek, Berlin W.
J. A. A. C. Ridder van Rappard, Weisenhauser Brök bei Lütjenbürg in Holsteyn.
Universitäts Bibliothek, Göttingen.

Frankrijk:

Bibliothèque Nationale, Paris.
Bibliothèque Universitaire et Regionale, Strasbourg.

Groot-Brittannië en Ierland:

Michael C. Andrews, F.R.G.S., F.R.S.G.S., F.R.S.A.I., Belfast, 17 University Square.
Bodleian Library, Oxford.
British Museum, London, W. C.
Francis Edwards, London, W., 83 Highstreet Marylebone (2 subscriptions).
F. B. 's Jacob, London, W 1, 42 Seymour Street.
John Kitching F. R. G. S., London, S. W., Oaklands Kingston Hill, Queens Road.
Library of the India Office, London, Westminster.
Library of Trinity College, Dublin.
London Library, London, S. W., St. James Square.
B. A. Roelvink, London, E. C., 56 Threadneedle Street.
Royal Colonial Institute, London, W. C., Northumberland Avenue.

Royal Geographical Society, London, S. W., Kensington Gore.
University Library, Cambridge.

Hongarije:

Stadtbibliothek, Budapest.

Italië:

Nederl. Historisch Instituut, Rome.

Oostenrijk:

Geographische Gesellschaft, Wien, Wollzeile 33.
National-Bibliothek, Wien.
Universitäts-Bibliothek, Wien.

Rusland:

Bibliothèque Publique, Petrograd.
A. Lappo Danilevski, Petrograd, 1 Quai Nicolas, W. O. 118B.

Scandinavië:

Kong. Universitets Biblioteket, Lund.
Kungl. Bibliothek, Stockholm.
Kungl. Universitetets Bibliotek. Uppsala.
Universitets-Bibliothek, Kristiania.

Tsjecho-Slowakije:

Universitäts-Bibliothek, Prag.

Zuid-Afrika.

R. K. Fraay, Pretoria.
Hollandsche Leeskamer van het Algem. Nederl. Verbond, Kaapstad.
Mr. H. A. Lorentz, Pretoria.
Public Library, Johannesburg.
J. A. Strasheim, Stellenbosch.

Noord-Amerika.

American Geographical Society, New-York City, Broadway 156th Street.
Dr. A. J. Barnouw, New-York City, Claremont Avenue 39.
Dr. E. E. Blaauw, Buffalo, N. Y., Ashland Ave 190.
John Carter Brown Library, Providence. Rh. Isl.
Cornell University Library, Ithaca, N. Y.
W. van Doorn, Montclair, N. Jersey, 153 Parkstreet.
Grosvenor Library, Buffalo, N. Y.
Hackley Public Library, Muskegon, Michigan.
Harvard College Library, Cambridge, Mass.

Hispanic Society of America, New-York City, 156th Street West of Broadway.
Library of the Columbia University in the City of New York.
Library of Congress, Washington, D. C.
H. S. Lucas, Ann Arbor, Mich., Thompson Street 545.
A. van Maanen, Pasadena, Cal.
Mercantile Library, St. Louis, Miss.
Newberry Library, Chicago, Ill.
New-York Public Library, New-York, N. Y.
New-York State Library, Albany, N. Y.
C. M. Pleyte Mzn., Oakland, Cal., Lakeshore Avenue 800.
A. Tigler Wijbrand, Berkeley, Cal., Euclid. Avenue 1436.
F. M. Volk, Montclair, N. Y., Christopher Street 89.
Yale University Library, New-Haven, Conn.

Canada.

Provincial Library, Victoria B.C., Canada.

Zuid-Amerika.

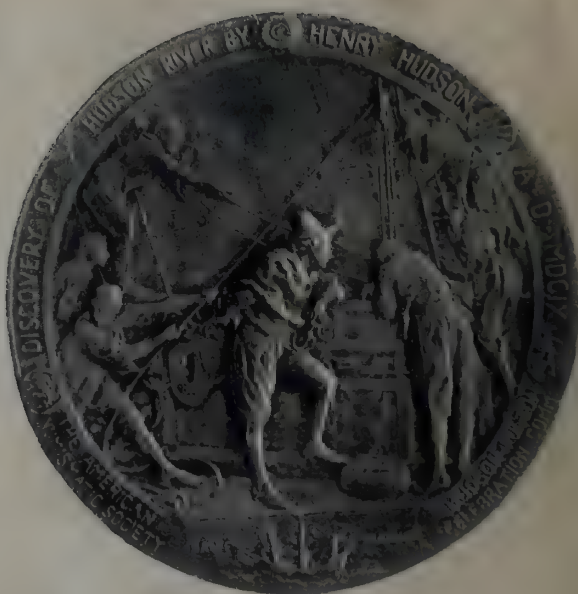
Archivo Nacional, Rio de Janeiro .
J. van Dorssen, Buenos Aires, Calle Bmé Mitre 1265.

Australië.

J. van Cooth, Victoria, Dimoia, East Malvern.
Mitchell Library, Sydney, N. S. W.
Public Library of South Australia, Adelaïde, S. Australia.

Azië.

Asutosh Mukhopadhyay, Calcutta, Bhowanipem, 77 Russian Road North.
R. van Beuningen van Helsdingen, Singapore, Bukit Timah Road $\frac{484}{2}$
W. Blankwaardt, Bangkok. (Siam).
J. N. Bouman, Hongkong. (China).
Ecole française d'Extrême Orient, Hanoi. (Indo-Chine française).
Java-China-Japan-Lijn, Hongkong. (China).
Java-China-Japan-Lijn, Kobe. (Japan).
H. K. de Jonge Mulock Houwer, Singapore.
Baron F. Otori, Tokio (Japan), 25 Mikawadai, Azuba.
R. Pals, Hongkong, (China), York Buildings.



De Hudson-Fulton-medaille
(Hudson-zijde)

HENRY HUDSON'S

REIZE ONDER NEDERLANDSCHE VLAG VAN AMSTERDAM NAAR NOVA ZEMBLA, AMERIKA EN TERUG NAAR DARTMOUTH IN ENGELAND

1609

VOLGENS HET JOURNAAL VAN ROBERT JUET

UITGEGEVEN DOOR

S. P. L'HONORÉ NABER

MET 4 KAARTEN EN 3 PLATEN



'S-GRAVENHAGE
MARTINUS NIJHOFF
1921


LIBRARY
AUG 30 1966
UNIVERSITY OF TORONTO

INHOUD.

PLATEN EN KAARTEN:

VOORBERICHT.

(tevens vervolg op Dl. XV van de Werken der Linschoten-vereeniging).

De bewerking van Hudson's reize van het jaar 1609, waarop hij, ofschoon uitgezonden om beNoorden Nova Zembla een doortocht te zoeken naar het Oosten zich maar liever naar de kusten van Amerika begaf, hopende er dààr een te vinden door het Westen, levert eene eigenaardige moeilijkheid op: voorbereiding, verloop en naspel moet men trachten terug te vinden uit een overgroot aantal gegevens. De voornaamsten daarvan zijn:

resoluties van de Staten Generaal,
resoluties van de HH. XVII,
brieven van de Kamer „Zeeland",
Van Dam's „Beschrijving van den Staat en Gelegenheid der O.I.C." (handschrift),
geschiedwerken als van Van Meteren, De Laet en Hessel Gerritsz,
een engelsch journaal van de reis,
fransche gezantschapscorrespondenties,
spaansche archiefstukken waaronder een hoogst belangrijke kaart
en daarbij komen dan nog verspreide gegevens die, van ter zijde, eenig licht op de onderneming doen vallen.

Het aantal dezer bouwstoffen is zóó groot en zij zijn zóó onsamenhangend, dat ik van de overigens goede gewoonte om de bronnen allereerst te onderzoeken en te bespreken, meende te moeten afwijken. De lezer, dus dacht ik, die de hoofdzaken niet reeds kent, vermag zich van de beteekenis der documenten aanvankelijk toch de juiste voorstelling niet te vormen; gaandeweg moet hij zich met het onderwerp vertrouwd kunnen maken — eerst dan zal hij, als vanzelf, hun waarde en gehalte leeren beoordeelen, de toepassing kunnen overzien.

Ik heb daarom, in de eerste twee paragrafen, eene schets geleverd van den gang van het IJszee-onderzoek en van het stand van het IJszee-vraagstuk tusschen de jaren 1597 en 1609, voor zoover een en ander

met Nederlandsche aangelegenheden samentreft, waardoor ik Hudson's reize kon brengen binnen het kader waar zij, volgens haar oorspronkelijken opzet, feitelijk behoort: dat der Nederlandsche IJszeetochten. De voorbereiding in Nederland, vroeger in den breede door Murphy bewerkt, heb ik daarna opnieuw behandeld en er twee paragrafen op doen volgen, die als elkaars tegenhangers kunnen beschouwd worden: te weten, „De Inzichten van Plancius" en „De Inzichten van Hudson". Vervolgens heb ik, als eene inleiding tot de eigenlijke verrichtingen, een overzicht van de beschikbare bronnen gegeven, meenende dat de lezer voldoende op de hoogte kan zijn gekomen om daarvan kennis te nemen. De verrichtingen, de afloop en de gevolgen der reis (met hare herdenking in 1909) besluiten het voorwerk, waarop het Journaal volgt naar het oorspronkelijke Engelsch van Juet, met eene Nederlandsche vertaling.

Ik heb bij die vertaling niet getracht oud-Hollandsche scheepstaal na te bootsen, maar wel gebruik gemaakt van haren rijkdom en zeggingskracht voor zoover ik meende dat te kunnen doen zonder onverstaanbaar te worden. Van kleine afwijkingen in den zinsbouw heb ik, als regel, geen rekenschap gegeven, omdat men daarbij af moet gaan op het eigen gehoor dat uit zijnen aard subjectief is. [1])

Onder de Bijlagen treft men geen b e l a n g r ij k e gegevens aan welke niet reeds vroeger gepubliceerd werden, maar om volledig te zijn en ook omdat die stukken zich zoo aangenaam laten lezen, nam ik uit de correspondentie van Jeannin wat meer over dan Murphy en anderen deden. [2]) *Ook uit Van Meteren nam ik wat meer over.*

De tocht van Hudson sluit (met de slechts incidenteel bekende reis van Melchior van den Kerckhove) de reeks der oude Nederlandsche ondernemingen naar het Hooge Noorden af. Het was mij een genoegen

---

1) De lezer zal enkele woorden aantreffen welke, ofschoon nog in onze dagen tot het levend Nederlandsch behoorende, verklaring behoeven; zij zijn: S c h o v e r z e i l voor „grootzeil"; S c h o v e r z e i l e n voor „onderzeilen (grootzeil en fok)"; B o n n e t voor „mooiweerlap" die aan de lijken der onderzeilen werd vastgeregen wanneer men de zeiloppervlakte (in vertikalen zin) vergrooten wilde; w a a s voor „slijk" (Eng. oze, ooze, oase, Fr. vase); w a z i g voor „slijkachtig"; m i l l i e voor „mais".

Engelsche uitdrukkingen welke geen mij bekende Nederlandsche equivalenten hebben heb ik omschreven, b.v. „overfall" door buitengewoon hevige stroomrafeling of iets van dien aard. De marginale noten die niet van Juet maar wèl van Purchas zijn liet ik onvertaald omdat zij slechts een „ruming index" op het journaal geven en ofschoon den vertaler van eenig nut zijnde, den lezer van den wijs kunnen brengen.

2) Voorts nam ik aan het slot nog een maanstafel op voor de maanden Mei—Sept. 1609 en een getijtafel.

ook deze reize voor de Linschoten-Vereeniging te mogen bewerken omdat zij, tot dusver, te zeer als eene onderneming wordt beschouwd welker bestudeering men wel aan Amerikanen en Engelschen kan overlaten, niettegenstaande zij gedekt wordt door de wijd en zijd haar nationaal karakter verkondigende Vlag. Ik hoop haar thans gedésannexeerd te hebben. Maar om nog een andere reden was de bewerking mij een genoegen: daar de reis van „Vos" en „Kraan" (1611) reeds uitgegeven is, zal ik de gelegenheid ook niet hebben om een vervolgdeel te bewerken [1]) *en dus mag ik d e z e aangrijpen om nader te vermelden wat er over de vroegere reizen nog ontdekt en gepubliceerd is, sedert mijne bewerkingen van Linschoten's en Barents' reizen naar het Hooge Noorden verschenen.*

Er i s nà dien tijd velerlei aan het licht gebracht of aan den dag gekomen! Niet zóóveel dat ik de groote lijnen die door het werk loopen behoef te wijzigen, maar toch genoeg en meer dan genoeg om er hier ter plaatse aandacht voor te vragen, waarbij ik een tweeledig doel heb: ten dienste van latere onderzoekers meen ik de door anderen verkregen uitkomsten voorloopig te moeten vastleggen, voor mijzelf wensch ik de gelegenheid te benutten om die nieuwe gegevens binnen mijn eigen kader te verwerken, vroeger begane misslagen verbeterende, gepleegde nalatigheden, zoo goed mogelijk, herstellende. Maar, ter zake! Dr. F. C. Wieder wist de hand te leggen op een tot dusver onbekende aardglobe van Petrus Plancius, zijdelings met het onderwerp in verband staande. Dr. C. P. Burger vond eene onopgemerkt gebleven beschrijving, helaas uit de tweede hand en in een vreemde taal, van de tweede poolreis (1595) en een belangwekkende kaart van 1596 daarenboven. Ook raadpleegde Dr. Burger (wat ik verzuimd had) de resoluties van de Staten van Holland en van de Amsterdamsche Vroedschap, waardoor hij nog een nieuwen trek kon voegen aan de vanouds bekende beeltenis. De Heer G. P. Rouffaer leverde in de Encyclopaedie van Nederlandsch-Indië (2den druk) een breed uitgewerkte karakteristiek van Plancius, onder meer vaststellende dat de Prediker-Geograaf zich al vroeg van de Oost-Indische Compagnie begon af te wenden om, met Usselincx en anderen, voorbereidende maatregelen te gaan beramen tot de stichting van een concurreerend lichaam: de West-Indische Compagnie. Ofschoon de Heer Rouffaer zijn bronnen nog niet genoemd heeft, is het mij thans ook gebleken: Van Meteren noemt Plancius en Usselincx

1) Te zijner tijd hoop ik eene bewerking te mogen geven van de geschriften van Hessel Gerritsz. Aanverwante onderwerpen, maar geen eigenlijke vervolgen!

als medestanders in zijn 28ste boek (ed. 1614). Met de aanvullingen is ook de kritiek gekomen: de Heeren Mr. Dr. S. Muller Fz. en Dr. C. P. Burger vereerden mij met hunne wetenschappelijke beschouwingen. Ik stel mij voor in hoofdzaak melding te maken van Dr. Burger's vondsten en daarbij zal ik trachten sommigen der mij door zijne kritiek kenbaar gemaakte bezwaren te weerleggen. Hier en daar zal ik dan tevens kunnen herinneren aan Mr. Muller's zoo welwillende beoordeeling, die weinig meer van mij eischt, omdat Dr. Burger het op die punten waartegen ik bepaaldelijk protest zou wenschen aan te teekenen reeds voor mij opgenomen heeft.

Dr. Burger's meest geslaagde vondst is ongetwijfeld die van een duitsch werk dat in 1598 te Keulen verschenen is bij Bertram Buchholtz, naar een door zekeren Conrad Löw „aus anderen Sprachen" ontleenden tekst: het „Meer oder Seehanen Buch". In „Het Boek" van 1920 is die tekst, die de reis van 1595 schetst, in extenso afgedrukt en hij blijkt niet zonder waarde te zijn. Men verneemt er, behalve velerlei bijzonderheden waarmede wij wel vertrouwd waren, een en ander over voorvallen waar Linschoten en De Veer blijkbaar liever het zwijgen toe hebben gedaan: over schadevaringen, insubordinaties en terechtstellingen. Die gegevens hebben ongetwijfeld eenig belang, want, ofschoon Linschoten wel een echt journaal geeft, kan hij eruit weg gelaten hebben. Uit allerlei aanduidingen is ons bekend dat er herhaaldelijk meeningsverschil, ja ruzie is geweest, dat er heftige woorden zijn gevallen, dat er doorloopende strijd was tusschen de Schippers en toch.... krijgen wij daarover nergens ronduit bericht. Ook weten wij dat, in den laatsten scheepsraad voor den terugtocht op 15 September, allen zijn overeengekomen, deze twisten onder zich te houden en te zorgen „dat er ,,geen desordre ofte naeclappinge t'onrecht verbreydt worde". Met groote zekerheid volgt daaruit dat in de gedrukte journalen die zaken zijn weggelaten waarvan de publicatie minder wenschelijk scheen en daarom moet men dit verhaal als eene welkome aanvulling beschouwen van onze kennis van den tweeden Nederlandschen pooltocht. Natuurlijk erken ik hiermede dat ik mij vergist heb toen ik (Linschoten, p. 31) schreef dat Jan Huyghen zijn journaal „zonder coupures" had uitgegeven. Een belangrijke kentering van opvatting, maar de door Dr. Burger uit het Seehanen Buch gereproduceerde kaart kan ik nu niet belangrijk vinden omdat de noordelijkste punt van Nova Zembla daar ter plaatse den naam Tabin draagt. Ik weet namelijk dat Plancius van meening was dat de IJskaap en Tabin identiek waren; het blijkt uit de

archiefbundels over de Lengte berustende op het Rijksarchief en wordt nader aangeduid in een schrijven van Paludanus aan Ortelius[1]) *van 22 Maart 1596.*

Van meer beteekenis is een andere vondst. Dr. Burger, die reeds de welwillendheid had de bibliographie van De Veer's boek te bewerken voor mijne uitgave daarvan[2]), *had ook de aandacht gevestigd op een aanmerkelijk afwijkende lezing van het relaas der tweede reis zooals die te vinden is in de (duitsche) uitgaven van Hulsius (1598 en gedeeltelijk ook 1602 en '12). Thans is hem gebleken dat die afwijkende redactie ontstaan is door eene samensmelting van De Veer's tekst met dien van het Seehanen-Buch, maar daarbij is nog iets anders aan 't licht gekomen: Hulsius heeft niet Löw's duitsche bewerking van het Seehanen-Buch gebezigd, doch zich ongetwijfeld van een Nederlandsch origineel bediend! Zoo is dan Dr. Burger een verloren Nederlandsche beschrijving op het spoor gekomen; wij mogen hopen dat hem gelukken zal dit spoor tot het einde te volgen. Men mag wel gissen dat het Nederlandsche origineel zeldzaam is, dat het door den uitgever werd vernietigd of aangehouden, omdat er wel degelijk „naeclappinghen" in voorkwamen omtrent zaken die de deelnemers aan den tocht onder zich hadden willen houden. Toch behoeft de hoop van het te vinden niet te worden opgegeven want er zijn aanwijzingen die een stelselmatig zoeken veroorloven. Ja, het is, op grond van sommige haast onbeduidende maar niettemin aan Dr. Burger toch niet ontsnapte détails, lang niet ondenkbaar dat Gerrit de Veer zich nog eens als schrijver ook van dit nieuw gevonden verhaal ontpopt.*

Ik heb ook nog iets gevonden.

In den artikelbrief verleend door Prins Maurits aan de vloot van 1595 leest men[3]) *sub 38: „Item sullen oock alle Bootsgesellen gehouden „wesen alle Maendagen een Loegenaer te maecken, of gestraft worden „na gelegentheyt der saecken die daer oorsaeck van is". Ik had het woord Loegenaer nimmer vernomen en kon er de beteekenis niet van gissen, maar ik vond de verklaring in een Engelsch geschrift: te weten, in Sir William Monson's Naval Tracts (van omstreeks 1630) gepubliceerd in Churchill's Collection of Voyages and Travels, Vol. III, 1732, p. 311. Die verklaring luidt: „The swabber is to keep the cabins, „and all the rooms of the ship clean within board and the lyar holds „his place but for a week; and he that is first taken with a lye upon*

1) Zie: Reizen van Willem Barents etc. Dl. II, pag. XIX, noot 2.
2) Als voren, p. 267 vlg.
3) Als voren, p. 216.

„M o n d a y morning, is proclaimed at the main-mast with a gene-„ral cry, A lyar, a lyar, a lyar; and for that week he is under the „swabber, and meddles not with making clean the ship within board, „but without". De „Loegenaer" is dus wat men een buitenboordsgast[1]*) noemt, maar men mag wel zeggen: waar hield een artikelbrief zich al niet mede op!*

Het trok de aandacht van de Heeren Muller en Burger dat ik de geschiedenis der poolreizen (in het bijzonder die van de derde) heb voorgedragen in den vorm van biografieën. Zij keurden die behandeling goed en namen, bij hunne kritische beschouwingen, ook de volgorde ten naastenbij over. Zoo maakten zij het mij gemakkelijk, want ik kon tot die volgorde terug gaan en mijne opmerkingen op schrift stellen, als waren zij aanvullingen, op den inhoud dier biografieën noodig geworden.

PLANCIUS. Dr. Burger („Het Boek") is van gevoelen dat ik te letterlijke beteekenis hechte aan het plan van Plancius om de schepen „onder de pool door" (of over de pool heen) den weg naar China te laten zoeken. Ik handhaaf mijne meening en acht mij daartoe gerechtigd, want die route „onder den polo", die route kan ik aanwijzen! In beginsel valt zij samen met den grooten cirkel dien men trekken kan van een punt aan de kust van Noorwegen (omtrent Andenaes) naar het punt waar, volgens de onderstellingen van 1596, de Straat Anian gelegen was. Die route bereikt eene hoogste noorderlijke breedte van

---

1) Wie met de scheepstoestanden vertrouwd is begrijpt wel dat deze „buitenboordsgast" inzonderheid voor het werk was aangewezen dat men anders aan in eene „strafklasse" geplaatste schepelingen opdraagt.

Ook kan ik thans het woord „harnaston" (De Veer, I, p. 131) toelichten. De verklaring die het Ned. Wdbk. geeft en mij niet voldeed, weshalve ik haar voorbijging, is juist. Een harnaston is een zoutvleesch- of spek „standaard", d.i. een kuip waarin het gezouten vleesch of spek voor verstrekking werd gereed gehouden nadat het uit de ton waarin de leveranciers het afleverden was genomen. Deze standaards zijn van afgeknot kegelvormige gedaante, niet hooger dan toelaatbaar is om met de hand den bodem te kunnen bereiken, onder wijder dan boven en gesloten door een cirkelvormig deksel waarvan de eene helft vast en de andere helft draaibaar is om de middellijn (scharnierend). Deze deksel kon worden verzekerd door middel van een overval met hangslot of door middel van een beugel.

Het woord is al vroeg uit de Nederlandsche literatuur en dus vermoedelijk ook uit het spraakgebruik verdwenen. Op onze oorlogsschepen althans werd het n i e t meer verstaan. Men sprak daar van „standaards". Engelschen e n Amerikanen gebruiken het echter nog en zeggen „harness cask".

Wat mijn noot (De Veer, II, p. 215) betreft aangaande „kordeel" deelt de Heer J. W. Van Nouhuys mij mede dat men in vroeger tijd onder de „kardeels" bepaaldelijk de vallen op de onderraas verstond. Men zou daar ter plaatse dus kunnen lezen dat de busschieters verplicht waren mee aan te pakken daar waar veel volk noodig was.

bijna 82° en is scherp te onderscheiden van de kustroute langs Nova Zembla, die ik ook kan aanwijzen. Beide routes, slechts geretoucheerd in verband met eene in den loop der jaren ietwat veranderde meening omtrent de ligging der Straat, zijn in détail beschreven in de Instructie welke verleend werd aan de schepen „Vos" en „Kraan" (1611) en ik heb haar, na nauwkeurige becijfering der voorkomende boldriehoeken en zeiltrekken, nauwkeurig geconstrueerd op kaarten die deze uitgave vergezellen. Wat de Plancius-route eigenlijk is of was, komt daar onweerlegbaar aan het licht. Wanneer men eene reis wil maken, het punt van afvaart kent, het punt van bestemming meent te kennen en het tusschenliggend vaarwater in het geheel niet kent, valt er slechts één route aan te prijzen: die welke samenvalt met den grooten cirkel die beide punten verbindt. Zulk een grootcirkel-route was de route van Plancius en zij week er alleen in zoover van af, dat de geograaf den cirkel heeft opgebroken in en vervangen door eenige daarmede nagenoeg samenvallende loxodromen — zooals het behoort en zooals men nog steeds pleegt te doen, omdat het niet anders kan. De hiernevensgaande kaart doet het zien en de berekeningen leeren dat de Plancius-route slechts 85 (later 270) moderne zeemijlen langer is dan de groote cirkel zelf, die wel 3297 (later 3433) van die mijlen bedraagt.

BARENTS[1]*). Noch Dr. Burger, noch Mr. Muller heeft vrede met*

---

1) Niet om de zaak, want zij is futiel, maar wel ter wille van de sedert 1878 verkregen en bijna weer geschonden eenheid van spelling, verblijdt het mij dat Dr. Burger zich de schrijfwijze Barents, met een enkele „s" heeft willen eigen maken.

Een deskundige heeft gemeend een paar malen te moeten opmerken dat Mr. J. K. J. de Jonge zich gewoonlijk van een andere spelling bediend heeft. Hij had kunnen weten of althans begrijpen dat de spelling met een enkele „s" juist door de autoriteit van Mr. De Jonge wordt gedekt.

Het was de Heer De Jonge die, in zijn tweede brochure over de op Nova Zembla terug gevonden voorwerpen, voor het eerst het denkbeeld van een vernieuwd poolonderzoek in het openbaar uitsprak. Het was de Heer De Jonge, die, den 17den Januari 1877, met O. Baron van Wassenaer van Catwijck, I. D. Fransen van de Putte en M. H. Jansen, een voorloopig Comité oprichtte, waarvan hij het presidium op zich nam. Later kwam een definitief Comité tot stand onder Bescherming van Prins Hendrik en Eerepresidium van Prins Alexander; natuurlijk stond toen de Directeur van het Mauritshuis en Adviseur van het Rijksarchief den presidialen hamer af aan iemand die zich meer in het openbaar leven bewoog: Fransen van de Putte, maar hij liet zich de moeilijke taak van Penningmeester van het Comité welgevallen. Dat Comité benoemde, zooals te doen gebruikelijk is, een uitvoerend Comité, weder bestaande uit dezelfde Heeren Fransen van de Putte, Jansen, De Jonge en Baron Van Wassenaer en het besliste dat een aan te bouwen poolscheepje den naam „Willem Barents" zou dragen, dien het ook inderdaad, blijkens de stukken van dien tijd (waaronder foto's en negatieven!) gedragen heeft. Men oordeele of die naamgeving ter eere van den beroemden zeeman zonder instemming van De Jonge geschied zou zijn! Men vergelijke Tijdschrift Aardrijkskundig Genootschap 1ste Serie, Dl. III p. 170 alwaar een verslag (verm. van 10 Maart 1878) waaraan De Jonge niet vreemd was. Men vergelijke ook eigenhandige brieven, thans berustende in het Ned. Hist. Scheepvaart Museum te Amsterdam. In een brief van 10 Jan. 1878 schrijft De Jonge „Barendsz", maar op 2 April „Barends" en op 5 Mei „Barents". De kentering treedt aan het licht! Ook in het

mijne karakteristiek van Barents en ik erken dat het beter, veel beter, ware geweest zoo ik mijne omlijning wat minder somber had afgeschaduwd. Toch geloof ik niet dat de kritiek hare flitsen heeft uitgezonden naar het punt waar mijne uitlatingen mij het meest bloot stelden. Mag ik inderdaad en met overdrijving van Barents' „koppigheid" hebben gesproken, dan merken de HH. Muller en Burger op, dat het daarmede niet zoo erg gesteld was, want dat er gevallen bekend zijn waaruit blijkt dat hij, ofschoon met tegenzin, toch wel eens met een ander wilde meegaan. Het is waar, maar daarom nog niet juist voorgedragen. Het zou juist zijn indien ik van zekeren enkelvoudigen vorm van hoofdigheid had gesproken, maar ik heb eene andere diagnose gesteld en gehandeld over een eigenaardigen vorm van hoofdigheid welke onverzettelijk schijnt en „toch als 't moet wel toegeeft". Och, dat men „lezen" wilde, heeft Multatuli gezegd.

Toonde Barents, nog in 1594, een uitgesproken voorliefde voor den Juliaanschen kalender? Het is, in verband met sommige andere vraagstukken, eene zéér belangrijke kwestie, te belangrijk om te worden weggedoezeld door opmerkingen als deze: ,,dat er een talrijke schare was die „zich van dien kalender bediende, enz.". Die talrijke schare kennen wij nog: in Rusland; maar wat opgelost moet worden is het vraagstuk welke stijl hier te lande van hoogerhand was voorgeschreven, welke kalender in Holland gebruikt werd, welke kalender door de vooraanstaande personen in de nautische wereld was aanvaard. Welnu, twijfelachtig is het niet: de nieuwe stijl, bij pauselijke bul van 1 Maart 1582 den Roomsch Katholieken voorgeschreven en bepalende dat de data 5 t/m 14 October uit den kalender geschrapt moesten worden, terwijl bovendien den niet door 400 deelbaren eeuwjaren de schrikkeldag moest worden ontnomen, die stijl was in deze landen al zeer vroeg overgenomen en van kracht verklaard. Bij plakkaat, gegeven te Antwerpen den 10den December 1582, is door den Hertog van Anjou en de Generale Staten vastgesteld dat de 14de December 1582 door den 25sten zou worden gevolgd, wordende aldus het Kerstfeest als het ware 10 dagen vervroegd[1]*). Het plakkaat moest in Brabant, Gelderland, Vlaanderen,*

Archief van het Kon. Ned. Aardrijkskundig Genootschap kan men brieven vinden alwaar De Jonge zich van de spelling „Barents" bedient; zij zijn gedateerd: 11 Mei, 1 Oct. en 3 Dec. 1879. In openbare geschriften heeft de Heer De Jonge den naam misschien niet meer gebruikt; zijn werkkring en zijn reeds op 15 Maart 1880 gevolgd overlijden kunnen als de oorzaken daarvan worden aangezien. Zie Tijdschrift Aardr. Gen. 1ste Serie, Dl. II, p. 359; circulaire Dl. V, p. 102 vlg., Bijbladen Dl. III, No. 5, p. 4 vlg.

1) Groot Plakkaatboek, Dl. I., fol. 397/'98. Van de eeuwcorrecties spreekt het plakkaat niet, maar dat kwam er voorloopig niet opaan, daar 1600 toch wèl een schrikkeljaar moest blijven.

Holland, Zeeland en Friesland worden afgekondigd en het is er ten uitvoer gelegd, behalve in Gelderland en Friesland terwijl Utrecht zich met de verandering niet heeft ingelaten. Dit kan men nalezen bij den voortreffelijken Van Meteren in diens 11de boek, fol. 212 (ed. 1614), waarbij hij, voor zich, aanteekent dat zijn geschiedwerk in den vervolge den nieuwen stijl gaat huldigen.

Deze stijl dan was de stijl aan Holland en Zeeland voorgeschreven, door die provincies aanvaard, de stijl waarbij de leiders op zeevaartkundig gebied (Waghenaer vooraan) zich hadden aangesloten. Alleen Barents maakte nog in 1594 eene uitzondering; een hopeloos conservatief geval mag ik nu wel zeggen! Mr. Muller en Dr. Burger halen de Fransche vertaling van Barents' journaal (verschenen in 1612!) aan om te bewijzen dat Barents „le 18 *de May stile neuve" naar Texel is vertrokken en zij meenen daaruit af te mogen leiden dat het origineel dus ook naar nieuwen stijl was ingeschreven. Ik heb uit ditzelfde (mij toch vroeger ook wel bekende) feit de tegenovergestelde conclusie n i e t willen trekken, want de hier aangehaalde plaats mag zoomin ten voor- als ten nadeele van de eene of van de andere stelling worden aangehaald. Het is ermede als met het „twijfelachtige geval" der driehoeksmetingen waarbij twee driehoeken gelijkelijk aan de gestelde vraag voldoen en zulks zonder dat men zijn keuze weet te bepalen, want wat is nu waar? Heeft Hessel Gerritsz, die in 1612 een boekje uitgaf in het Fransch, bestemd om in Frankrijk de aandacht te vestigen op de prioriteit van de ontdekking van Spitsbergen, die daarom een extract-journaal van Barents opnam, bestemd om door uitsluitend met den nieuwen stijl vertrouwde Franschen te worden gelezen, heeft Hessel Gerritsz dien datum (en daarmede alle volgende data) waar toch zooveel op aankwam, herleid tot Gregoriaanschen Stijl door er tien dagen bij op te tellen, iets wat hij voor een Fransch publiek mocht doen, of heeft hij hem uit het journaal overgenomen? Ik weet het niet, maar evenmin kunnen de HH. Muller en Burger het weten*[1].

Een andere vraag hangt met die kwestie van den Stijl nauw samen, ja beheerscht haar eigenlijk: die van Barents' declinatietabel, opgenomen in zijn kaartboek van 1594 dat bestemd was om te dienen in de Middellandsche Zee, aan welker kusten de Nieuwe Stijl (naast den Moslimschen!) onvoorwaardelijk werd gehuldigd. Dr. Burger wil

---

1) Ik zou eer denken dat die aanwijzing „stile neuve" zich aan Gerritsz heeft opgedrongen doordien hij een journaal naar ouden stijl, d. i. dus op zijn best een journaal met dubbelen stijl in handen had. Dat kon hem op 't denkbeeld brengen een stijl bij den datum te zetten, wat, in zekeren zin, voor de Franschen van 1612 toch niet noodig was.

Barents van de aansprakelijkheid voor diens eigen tabel ontheffen, door te verklaren dat hij de keuze daarvan wel aan den uitgever kan hebben overgelaten. Ik doe Barents de eer aan hem aansprakelijk te houden voor zijn eigen tabel! Want het is geen kleinigheid zulk een tabel! Beseft de literaire kritiek wel dat wie eene fout van tien dagen(!) begaat bij het opzoeken zijner zonsephemeriden, het schip in het labyrinth doet verzeilen? Neen eigenlijk toch niet in het labyrinth doet verzeilen, daarvoor zijn de fouten te bovenmatig, maar zij zijn niet zóó groot of wie het Nova-Zembla-verschijnsel wil beoordeelen zonder op die tien dagen te letten, verdoolt toch wèl in het labyrinth zijner eigen redeneeringen! Ter zake, zulk eene tabel was een onontbeerlijk hulpmiddel tot de zeevaart, onontbeerlijk als de graadboog of jakobsstaf, onontbeerlijk als de kaart, het kompas, het lood zelfs! Zij was voor de zeelieden der 16de eeuw wat voor ons de Nautical Almanac is! Welnu, in de dagen die ons bezig houden, rekenden de toongevende zeelieden en onderwijzers (doch met uitzondering van Barents) naar den Nieuwen Stijl, dien van Gregorius den XIIIen. Ik heb verwezen naar Waghenaer (1584, '92), naar Jan Huyghen van Linschoten (1594, '95), naar Martijn Everart van Brugge (1593) naar den uitgever Claesz (1583 ad '90), ik zou er Van Meteren, Scaliger en desnoods den bewonderden De Veer nog bij kunnen noemen. Ik hoop dat de HH. Muller en Burger ook eens vooraanstaande personen — zij behoeven niet eens tot de wereld der zeevarenden te behooren — willen noemen, die tot 1594 met den ouden Stijl zijn blijven werken[1]) en zoo Dr. Burger wil volharden bij zijne stelling dat Barents den uitgever tevens boekverkooper liet beslissen inzake de op te nemen tabel, sta hij mij toe het publiek te verzekeren dat de Lords Commissioners of the Admiralty de zorgen voor de inrichting van den wijdbefaamden Nautical Almanac plegen af te schuiven op H.M. Stationery Office.

DE VEER. Dr. Burger heeft den indruk gekregen dat ik tegenover De Veer als een „rechter van instructie" ben te werk gegaan. Dat is de indruk dien ik verlangde te maken; ik trad opzettelijk zoo op en ziehier waarom. Daar ik geen historicus ben, tracht ik mijne methode van werken te toetsen aan beginselen welke door historici van naam, Fruin bij voorbeeld, worden aangeprezen. Zoo lees ik dan bij Fruin[2]) dat men aan sommige kleine kenteekenen reeds kan zien of een auteur op de hoogte is van de taak welke hij op zich heeft genomen, „of hij een-

---

1) Wie bij zijne opgaven opzettelijk een Stijl vermeldt, of beide data nevens elkaar opgeeft, heeft zich feitelijk reeds bij den nieuwen stijl neergelegd! Hierop wèl te letten.

2) De Slag bij Nieuwpoort, Dl. III der Verzamelde Opstellen, p. 225.

„voudig als een nieuwsgierige en een uitventer van nieuwtjes bij Jan en „Alleman heeft rondgeloopen, dan wel a l s e e n n a u w l e t t e n d „r e c h t e r v a n i n s t r u c t i e[1]) *de getuigen voor zich geroepen „heeft, die in staat waren juiste inlichting te geven en of hij die zoo „ondervraagd heeft, dat zij zelfs tegen hun bedoeling de volle waarheid „moesten opbiechten". Naar dat beginsel heb ik inderdaad De Veer ondervraagd; heel goed heeft hij het er niet afgebracht, maar over mijne methode ben ik gerust! Ik kan haar voor Fruin's bleeke schim verantwoorden, zoo goed als, naar ik hoop, Dr. Burger de zijne. Het is dan ook als een nauwgezet Rechter van Instructie dat ik, wat Beke lang voor mij reeds deed maar thans door Dr. Burger in mij eenigszins wordt afgekeurd, alle kleine fouten in De Veer's waarnemingen en berekeningen getracht heb op te sporen en hem die naar bevind van zaken (niet immer als vergrijpen!) heb aangerekend. „Waarom dat alles" vraagt Dr. Burger en hij antwoordt: „met het kennelijk doel om hem „het bericht van het te vroeg terugkeeren van de zon als een opzettelijken „leugen te kunnen aanwrijven". Ik zie het verband niet, want door het maken van contrôleerbare rekenfouten wordt men geen leugenaar en dan dat „aanwrijven"? Ik had niets om De Veer aan te wrijven, daar de knappe Robbert Robbertsz er drie eeuwen geleden al voor gezorgd heeft! Ik had een andere reden: het opsporen van fouten behoort tot de taak van den rechter van instructie; de verdediger komt ook wel aan het woord! Ik vraag aan Dr. Burger of De Veer zijn pleitbezorger soms al gevonden heeft? Er is trouwens meer: de letterkundige (en historische) kritiek, hoe hoog ik haar achte, kan zich veilig onbevoegd verklaren wanneer bestekken en derg. moeten nagecijferd of declinatietabellen gewaardeerd worden, tenzij zij, door toevallige omstandigheden, in staat is een zeemansstandpunt in te nemen. Is zij dat niet, dan late zij dit werk aan eene aanverwante, laat ons zeggen „nautische" kritiek over, die aanvangt waar haar meer geroutineerde zuster het werk naast zich mag leggen. Neen, Dr. Burger had zijn rapier op een vrij wat zwakker punt kunnen richten: niet op mijn narekenen van De Veer's bestekjes, maar op m ij n e i g e n gecijfer! Hij had de rekenfout kunnen opmerken die ik gemaakt heb, die als een rood draadje door mijn voornaamste betoog kan worden vervolgd, maar die het (gelukkig!) nergens in een vitaal punt aantast. Ik wil het der literaire kritiek gemakkelijk maken en mijne fout herstellen. Op pagina xcviii, Dl. II der Barents-uitgave heb ik het „Lengteverschil in Tijd" tusschen Venetië en Nova Zembla met het verkeerde teeken toegepast; ik*

---

1) Spatieering van mij.

heb geschreven „7 u tijd van Nova Zembla" in plaats van „15 ure" en de conclusie „7 of 8 Februari" moet luiden „8 of 9 Februari".

Dr. Burger vindt het reisverhaal van Gerrit De Veer „trouwhartig" — ik vind die geschiedenis van het terug zien der zon (met die van de verschijning van Jupiter!) heelemaal niet trouwhartig en blijf onvoorwaardelijk geschaard aan de zijde van De Veer's bekwame tijdgenooten, aan den kant van den kundigen en vooral eerlijken Robbert Robbertsz Le Canu die het leugentje terstond als een echt zeemansleugentje aanmerkte, aan den kant van den bekwamen Martijn Everart van Brugge die het noodig achtte op informatie uit te gaan, aan den kant van Jan Huyghen Van Linschoten die het heele dagboek met de woorden „aen landt ghesmeet" wist te prijzen voor wat het waard is. Ik heb er in den breede over gehandeld en mag het hier niet ten tweeden male doen; immers al zou mijne verklaring van het leugentje het wit van de roos niet treffen, het wonderverschijnsel moet toch, door hen die het willen aanvaarden, op een andere manier worden geloofelijk gemaakt dan door een „Certificaat van Trouwhartigheid" uitgereikt aan den verhaler[1]*. Ik heb het mijne gedaan, het woord zij thans niet aan de letterkundige kritiek die hare tanden, nu al drie eeuwen lang, op het verschijnsel wet, maar aan de meteorologen over wier verklaringen ik mij allerminst ongerust maak. Het woord is ook niet aan de astronomen, men lette daarop wèl, want daar de hemellichamen aan gestrenge wetten gehoorzamen met welker inhoud men perfectelijk vertrouwd is, kan het verschijnsel in geen geval door de hemelloopkunde verklaard worden. Voor mij, als voor Robbert Robberts, blijft het verhaal een leugen*[2]*) en ik wil, om niet te crimineel te lijken, er nog iets bij vertellen*

1) Ten aanzien van eene uitspraak die ik, echter zonder haar te onderschrijven, van Beke overnam (p. ciii): „the setting of even the brightest stars is not perceptible. They always vanish before they reach the horizon", deelt de Heer J. W. Van Nouhuys mij mede dat hij wel drie of vier maal duidelijk den ondergang van eene ster heeft waargenomen: „De ster en haar spiegelbeeld zag ik dan snel elkaar naderen, elkaar rakend en verdwijnend. Ik beschouw het niet als een toeval dat dit verschijnsel steeds door mij werd waargenomen in het zuidelijk deel van de zoogenaamde Halmahera-Zee. In haar algemeenheid acht ik dus de uitspraak van Beke niet juist".

Zeker, ik heb Venus ook wel eens zoo laag aan den hemel zien staan dat wij haar gedurende enkele oogenblikken voor de stoomlantaarn van een vaartuig hielden.

2) Eene opmerking van Dr. Burger die ik trouwens ook al maakte (p. cxx der Barentsuitgave) is terzake dienende. Waarom heeft Plancius zich, zoover wij weten, nimmer over de zaak uitgelaten, waarom hebben b.v. Kepler en Stevin, die toch met Pl. correspondeeren konden, het verschijnsel als iets „waarachtigs" aanvaard? Ik weet het niet, maar zoo ik niet weet wat Plancius mag hebben gesproken, weten toch anderen ook niet wat hij mag hebben gezwegen! Toch is er nog wel een antwoord te geven: Plancius placht zich bij openbaren geschrifte niet uit te laten en Kepler met Stevin behoeven niet geweten te hebben wat wij wèl weten: dat Plancius over het scheepsjournaal kon beschikken en dus de zaak contrôleeren kon. Ook konden Kepler en Stevin het verhaal beter slikken dan wij, daar het in hun tijd minder ondenkbaar leek dan

dat ik uit ervaring weet. Wanneer de jongelui (als De Veer) van de reis terug komen, willen zij wat moois vertellen en gaan zij graag iemand voor den mal houden dien zij allen kennen, liefst iemand die hun vroeger geimponeerd heeft. In zee wordt de zaak uitgevonden en besproken, in zee worden de rollen al verdeeld. Iemand uit het vak is soms al goed voor de uit te halen grap, iemand die erbuiten staat is beter, een professor is voortreffelijk, de professor die hun heeft onderwezen is best van allen. Maar die professor weet zoowat wie hij voor zich heeft en loopt er (als Robbert Robbertsz) niet in. Onderwijl kijken de ouderen (als Heemskerck en Rijp) om een hoekje, maar zij doen niet van harte mee. Zoo waren de heertjens en zoo zijn zij, denk ik, nog heden. Namen wil ik niet noemen, maar ik behoef slechts te herinneren aan zeker math. mag. phil. nat. Doctor en extraordinair Hoogleeraar die, in marinekringen, wegens zijn vaardig tooveren met formules, den bijnaam „Bamberg" gedragen heeft; ik zal dan wel begrepen worden. De „Bamberg" der jonge Amsterdamsche zeelieden was Robbert Robbertsz en deze moest voor den mal gehouden worden — het is, voor wien de toestanden kent en zich de personen kan voorstellen, glashelder. Mr. Muller noemt het grapje „onbehoorlijk". Juist, onbehoorlijk was het, maar jongelui zijn dikwijls heel onbehoorlijk. Jeugdige zeelieden als Gerrit de Veer zijn soms zoo, zeejongens en adelborsten zijn soms zoo, jonge officieren der armée, met hun in den grond der zaak gelijkbesnaard gemoed, zijn soms al niet anders dan die jonge varenslieden. Hoever die onbehoorlijkheden soms gaan? Men denke dan maar aan een jong officier die, ook bij wijze van grap, het op een duel met een professor liet aankomen; men herinnere zich hoe die officier, op het oogenblik van „vuren", nog steeds als een grap, zich omkeerde, bukte, tusschen zijn beenen door in de lucht dacht te schieten en schoot, met het gevolg dat . . . de tegenpartij morsdood viel. Wie zich dit voor den geest kan halen, zal niet met Mr. Muller uitroepen: „zou werkelijk de „goede De Veer, ter wille van dit onbehoorlijke grapje, waarvan al zijn „lotgenooten moeten geweten hebben, alle opspraak, alle onaangenaam„heden die daarvan te verwachten waren, getrotseerd hebben, etc.!" Neen, hij zal erkennen dat jongeluisgrappen soms op onberekenbare wijze alle perken te buiten gaan, juist o m d a t over de gevolgen niet door hen is nagedacht. Jonge zeelieden en militairen maken het op dit punt wel eens heel erg, doordien zij hunne carrière vroeg en met los-

---

thans. Mr. Muller heeft zich vergist (Gids 1920) waar hij schreef dat Plancius niet het journaal van Barents maar slechts een „loose paper" aan Gerritsz leende; het loose paper werd aan Hudson gegeven.

zinnige neigingen beginnen, terwijl de burgerij zijn loopbaan eerst eenige jaren later pleegt aan te vangen, wanneer die onbezorgde of zelfs overmoedige periode achter den rug ligt.

JAN CORNELISZ RIJP. In den breede verhandelt Dr. Burger over de reis van Rijp, vooral nà dat de schepen bij het Beren-Eiland waren uiteen gegaan en hij wenscht aan te toonen dat Rijp den tocht met Noordoostelijke koersen heeft voortgezet, om zoodoende ten slotte het Westelijk hoofdeiland van Spitsbergen om te varen. Ik heb dat nimmer kunnen gelooven, ware het alleen omdat die rondvaart — moeilijk reeds voor een stoomvaartuig — slechts als door een toeval vrij staat aan een zeilschip. Terwijl in den zomer de westkust van Spitsbergen immer ijsvrij is, zóó ijsvrij dat toeristen, zonder zich te wagen, geregeld het oude Smeerenburg kunnen bezoeken, plegen het Wybe Jansz Water en Straat Hinloopen krachtigen weerstand te bieden en hoe moeilijk de vaart aldaar is, zien wij bewezen in een door Dr. F. C. Wieder geleverd overzicht[1]*). Bovendien is het bewijs van die rondvaart zoomin uit de overgeleverde schrifturen als uit de kaarten te putten; zelfs de Plancius-globe pleit tegen die vaart: de daar voorkomende nieuwe kustlijnen kunnen aan een ander (Melchior Van den Kerckhove) worden toegeschreven*[2]*) en het hoofdeiland zelf vertoont er .... geen gesloten kustlijn! Men praat zooiets niet goed door te onderstellen dat de man die het stuk moet bedreven hebben (Rijp) de kunde niet zou hebben bezeten om die kust in de kaart te schetsen. Maar ik wil een oogenblik in Dr. Burger's geest voortgaan. Het moge dan, wat mij betreft, juist zijn dat Rijp, van Beren-Eiland vertrekkende, geen Noordwestelijke en Westelijke koersen heeft gestuurd, maar dat, zooals De Veer verklaart, zijn koersen Noordoostelijk waren. Gesteld dan Rijp heeft ook Noordoostelijke koersen behouden (wat op een zeilschip heel iets anders is dan zulke koersen te bepalen) dan is hij inderdaad in de richting van Edge's Eiland gestevend en dan kan hij in het Wybe Jansz Water zijn verzeild geraakt (zie het hierbijgaand op moderne waarden gebaseerd kaartschema), maar laat ons nu hooren wat hijzelf den 3den December 1613 voor den Magistraat van Delft*[3]*) heeft verklaard: „Et prist ainsi son cours en amont a tour d'iceluy „pays pensant de traverser, ce qui luy faillist et revinst au lieu ou ils „avoyent esté premierement et etc.". Ik ga accoord met Dr. Burger's gevoelen dat „en amont" niet anders kan beduiden dan „in noorde-*

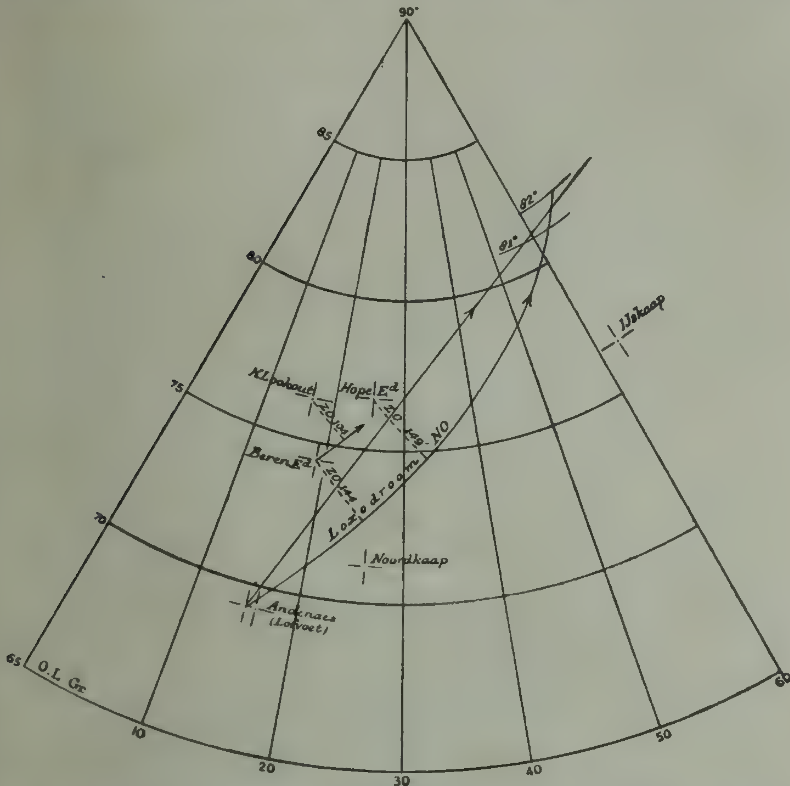
---

1) In Tijdschr. Kon. Ned. Aard. Gen. 2de Serie, Dl. xxxvi, 1919, p. 590.

2) Zie Inleiding.

3) Reizen van Willem Barents, etc. Dl. II, p. 243.

lijken zin" en dat „a tour d'iceluy pays" wel zou kunnen beduiden „om dat land heen", maar wanneer er dan volgt dat er eene vaart m i slukte (ce qui luy faillist) dan versterkt mij dat in de overtuiging dat Rijp in eene herhaling verviel van dezelfde verrichtingen waarmede



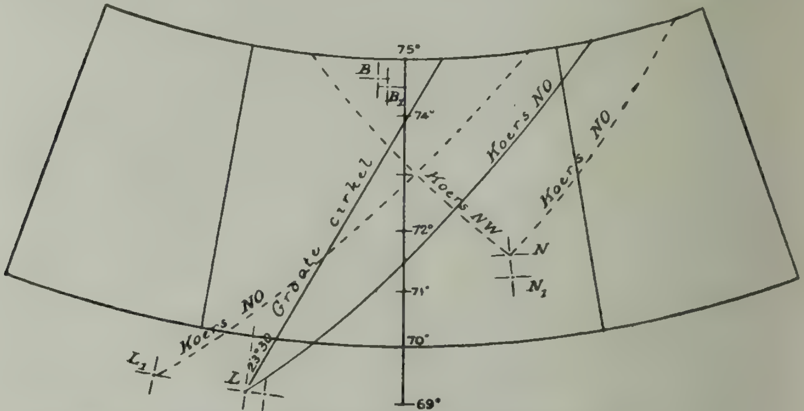
De door Plancius aanbevolen groote cirkel, afvarende N. 23° 30′ 17″ O. van 1° beWesten Andenaes (Lofvoet) en de door hem, ter vervanging daarvan aangewezen loxodroom in den koers N.O., met de afstanden waarop men (in dien koers) Beren-Eiland en Hope-Eiland (Spitsbergen) passeert. Alles naar moderne gegevens, in gnomische projectie (groote cirkels: rechte lijnen).

hij en Barents zich, eenige weken eerder hadden bezig gehouden. In ieder geval: geen rondvaart.

Maar de zaak kan anders in elkaar zitten.

Ach dat men toch Hessel Gerritsz' „Histoire du Pays nommé Spitsberghe" wat meer raadpleegde, een boekje dat (al handelt de auteur wel eens vreemd met namen en kwaliteiten van personen) gedekt is d o o r d e a u t o r i t e i t v a n P l a n c i u s z e l f, die zich aan zijn studeertafel zette om er een hoofdstuk voor te schrijven! Gerritsz leert ons

dat Rijp, bij het Beren-Eiland, grootelijks in de war was met zijne plaatsbepaling. Hij meende (op de breedte van dat eiland, ten bedrage van 74° 35′ N.) Noordoost van de Noordkaap te staan, terwijl Barents die op dit punt gelijk had, verklaarde dat het eiland Noordwest van die landpunt gelegen was. Rijp moest dus, wilde hij naar zijn gevoelen op de koerslijn N.O. van Lofvoet (de Plancius-route) terug komen, een Noordwestelijken koers bepalen en volgens den goed-ingelichten Gerritsz heeft hij dat gepoogd. (Zie volgend kaartschema). Maar wie van het Beren-Eiland Noordwest stuurt komt beWesten



Het kaartnet is verkleind overgenomen van Barent's posthume kaart.
N. Noordkaap volgens die kaart.
B. Beren-Eiland volgens die kaart.
L. Punt van afvaart 1° beWesten Lofvoet, volgens die kaart.
N_1. Noordkaap volgens de moderne breedte en gelegd op den meridiaan van N.
B_1. Beren-Eiland ten opzichte van de Noordkaap (N_1) naar moderne gegevens.
L_1. Punt van afvaart 1° beWesten Lofvoet, volgens Plancius' Instructie van 1611, op 69° Br. maar 17° 30′ beWesten de Noordkaap.
De kromme lijnen (behalve die van het net) zijn loxodromen; de rechte lijn is de projectie van den grooten cirkel met koers van afvaart 23° 30′.

Kaap Lookout uit (zie vorig kaartschema) en zoo kan Rijp ergens aan de Westkust van Spitsbergen zijn beland, om er opnieuw kennis te maken met de reeds gedane ontdekkingen. Doch genoeg hiervan. Wij naderen hier terreinen alwaar, ik voel het en ik erken het, Dr. Burger zoowel als ik gelijkelijk ongelijk kunnen hebben, terreinen welke men liever onbearbeid late, terreinen waarvan Fruin zoude zeggen: „waar de „grondstof onbruikbaar is, geeft zich de werkman geen noodelooze „moeite, hij gaat ze niet verwerken in de dwaze verwachting dat onder „zijne handen het slechte van aard veranderen zal. Zoo doet ook de „historicus die zijn vak verstaat. Treft hij een tijdvak aan, waarover

„geen geloofwaardige berichten of bescheiden te ontdekken zijn, dan „erkent hij dit gemis volmondig en zoekt geen mengsel van losse ge- „ruchten en bloote gissingen voor geschiedenis uit te geven. Hij richt „dan zijn onderzoek en zijn talent op geschikter onderwerpen, waar hij „de methode kan toepassen, die hij als de eenige goede erkent"[1]).

Maar er blijft nog één argument, meer dan een los gerucht of een bloote gissing, t e g e n die onderstelde rondvaart te vermelden.

Hessel Gerritsz en Plancius, die in 1612 een in het fransch gesteld strijdschrift uitgaven dat bestemd was om de prioriteit van de ontdekking van Spitsbergen voor hunne landgenooten op te eischen en hun daardoor een zakelijk recht op de walvischvangst in de wateren van dat eiland te verzekeren, die alles wat zij van Spitsbergen wisten hier bijeenbrachten om die prioriteit te bewijzen, die zelfs het journaal van Barents vertaalden[2]) *om het als afdoend bewijsstuk in hun arbeid op te nemen, Hessel Gerritsz en Plancius zouden toch zeker ook van Rijp's rondvaart hebben gewaagd om niet te zeggen: o o k d i e n s j o u r n a a l h e b b e n a f g e d r u k t teneinde hun argumenten op nog steviger grondslag te vestigen, zoo zij er ook maar het minste met voordeel aan hadden kunnen ontleenen! Zij hebben niet van die rondvaart gewaagd, zij hebben het niet noodig gevonden dat journaal te publiceeren, zij hebben er zelfs niet naar verwezen en mij zegt dat genoeg.*

Ik heb nog melding te maken van eene kaart.

Dr. Burger heeft er eene gevonden[3]) *welke hij op 1596 (waarom niet liever 1597?) stelt, waarin Plancius wellicht de hand heeft gehad en die, binnen een zeer misteekend Spitsbergen, eenige legenda bevat, vermeldende dat de Hollandsche zeevaarders die in 1596 ter plaatse waren geweest, meenden dat dit land met Nova Zembla samenhing*[4]). *Mij kunnen de op dit kaartje gebaseerde theorieën niet boeien, omdat ik vermeen dat wij hier de grenzen overtreden welke men, volgens Fruin's juist aangehaald voorschrift, heeft te mijden. Misschien heeft Dr. Burger dat ook wel gevoeld, want, zijne beschouwingen samenvattande, degradeert hij dienzelfden Rijp, dien hij toch in staat acht Spitsbergen rond te varen, tot een onbeholpen baboso, die zelfs niet in staat was de bezeilde kusten af te beelden*[5]), *ja, wien het ontbrak aan het*

---

1) *De Slag bij Nieuwpoort, Verspreide geschriften, Dl. III, p. 226.*

2) *Eigenlijk is het een extract.*

3) *Reproductie, zie Het Boek, 1921, p. 273.*

4) *Hoe rijmt men dien samenhang met de elders volgehouden „rondvaart"?*

5) *Niettemin toch weer bekwaam genoeg om het ontwerp te leveren van de op de Plancius-Globe voorkomende nieuwe kusten, dat Dr. Burger hem toeschrijft.*

weinigje doorzicht en gezond verstand dat noodig is om een „rondgevaren" eiland door een g e s l o t e n k u s t l ij n voor te stellen; iemand die niet meer wist te verklaren dan dat hij, ter plaatse waar oudere kaarten land te zien gaven en open water ondersteld werd, toch land had aangtroffen! Zouden de Amsterdammers die hem, naast Barents, hadden uitgezonden tot het doen van ontdekkingen, dan zoo weinig van 's mans antecedenten hebben geweten, zich zoozeer in zijn bekwaamheden hebben vergist? Er was toch zoo weinig toe noodig om een draaglijk schetsje van de bezeilde kusten te maken — wat heeft Barents' eigen schetsteekening van Spitsbergen te beduiden, dus mag men wel vragen. Toch zijn wij met dat weinige al zeer ingenomen!

Dr. Burger heeft nog eenige resoluties gevonden . . . . . die ik ook had kunnen vinden, maar tot mijn spijt niet zocht. Hem is gebleken dat de Staten van Holland den 1sten Maart 1596 overwogen of zij voor de derde maal eene reis naar het noordoosten zouden doen ondernemen, maar. vooralsnog geen besluit namen. Den 12den kwam een rapport van Gecommitteerden in met een uitgewerkt advies van Willem Barents, hetwelk de strekking had om de vaart nog eenmaal te beproeven, bij voorkeur „agter Nova Sembla om" of, als dat niet gelukken mocht „door het Waygat of de Straate van Nassau". Conform dit advies werd besloten, maar den volgenden dag (13 Maart) kwam men erop terug; men wilde liever eene premie uitloven voor kooplieden die, op eigen kosten, de vaart zouden doen volbrengen.

Amsterdam had de zaak weten tegen te houden.

Maar die zelfde stad nam, bij besluit harer vroedschap van 25 Maart, het initiatief tot een soortgelijk onderzoek!

Hoe men het een met het ander moet rijmen is mij vooralsnog niet duidelijk, tenzij men mag aannemen dat Amsterdam, thans voorgelicht door Plancius, toch een andere route wilde doen volgen dan in de Staten was ter sprake gekomen: de route van Plancius, Noordoost van „Lofvoet" (niet N.O. van de Noordkaap) die over eene hoogste breedte van 82° naar Straat Anian zoude leiden. Wat men van die route, waarover Dr. Burger zich sceptisch uitlaat, moet denken, heb ik uiteengezet in paragraaf IV van de hier volgende Inleiding.

Maar gaarne erken ik dat Dr. Burger's vondsten mij op sommige punten anders zouden hebben doen spreken, zoo zij mij eenige jaren eerder bekend waren geweest.

Inleiding

INLEIDING.

I. *Het IJszee-onderzoek van 1597 tot en met 1608.*

Toen Willem Barents' tochtgenoot Rijp, in het najaar van 1596, behouden terugkeerde van de reize naar het Noorden, in Mei gezamenlijk aanvaard, kan hij zijnen reeders geen aanleiding hebben gegeven om zich over het uitblijven van den Leider der expeditie ongerust te maken.[1]) Dat de reis lang kon duren wisten zij, zij hadden de schepen voor zulk een tocht uitgerust en gevictualieerd; zelfs zonder zijne voorraden in den vreemde aan te vullen kon Barents het ongetwijfeld tot Juni 1597 volhouden. Reden tot bezorgdheid bestond dus niet. Het laatste wat men van Barents vernomen had, dateerde van den 1sten Juli, datum waarop hij en Rijp, bij het Beren-Eiland, waren uiteen gegaan om, met verschillende koersen, dezelfde bestemming te volgen. Had Barents de kortste route, die „*onder den polo, te weten boven Nova Zembla om*" gevolgd, had hij daarbij tamelijk gunstige gelegenheden van wind en weer met weinig verhindering door nog onbekend land ondervonden, dan had hij, dus moet men becijferd hebben, de 700 Dietsche mijlen die Beren-Eiland en Straat Anian van elkaar verwijderd werden geacht, in eene maand of zes weken af kunnen leggen, dan had hij, midden-Augustus wellicht reeds, de doorvaart ontdekt en bevaren.[2]) Misschien had Barents dus China reeds bereikt; was dat zoo, dan mocht men hem in het voorjaar of in den zomer van 1597 terug verwachten. Aan eene ondersteuningsexpeditie behoefde men dus niet te denken en zulks te minder omdat Rijp, nadat zijne poging om bij Spitsbergen opnieuw Noord te maken had gefaald, reeds getracht had den Leider te volgen op de route welke deze had ingeslagen. Bij Nova Zembla gekomen, had Rijp het vaarwater door ijs

---

1) Reizen van Willem Barents etc., zie: literatuuropgave.

2) Stelt men Beren-Eiland, volgens Barents' posthume kaart, op 74° 30′ N.Br. bij 58° 30′ O.Br. van Corvo en de Straat Anian, volgens Plancius, op 55° N.Br. bij 190° O.L., dan is de afstand volgens den grooten cirkel door Plancius aanbevolen, 2793 boogminuten of 700 geografische mijlen. Bij een zéér matige vaart van alles dooreen 3.5 mijl in den koers, legt men die verheid in 33 etmalen af.

versperd gevonden; dat ijs kon voor 't oogenblik, aan Barents den terugtocht misschien beletten, maar het kon toch zeer wel zijn dat het zich juist achter hem had gesloten nadat hij veilig en zoover als hij wilde was doorgekomen. In een volgend voorjaar, dus mocht men te goeder trouw meenen, zou het zich ook wel weer openen en vrijen doortocht verleenen. Er viel dus af te wachten wat de tijden zouden leeren. Het voorjaar van 1597 ging voorbij, de zomer eveneens.... daar meldde Jacob van Heemskerck zich (1 Nov.) bij den voornaamsten der bewindhebbers, Pieter Hasselaer, [1]) aan. Het uitgebracht rapport: een overwintering roemrijk doorstaan, een terugreis in open sloepen niet minder roemrijk volbracht, maar ook het schip verloren, de Leider gebleven, het doel gemist, dat rapport kan bewondering hebben gewekt doch tevredenheid in geenen deele. Voldoening, tevredenheid althans, had een andere reistocht waarbij Hasselaer al evenzeer betrokken was [2]), namelijk die van de op 14 Augustus uit Oost-Indië teruggekeerde De Houtmans en Willem Lodewijksz, gegeven. Onmiddellijk zonnen de reeders op eene nieuwe onderneming, weder om de Kaap de Goede Hoop, welker voorbereiding reeds in het midden van September bij de Staten-Generaal in behandeling kwam [3]) en waarop eene gunstige beschikking was genomen. Zoo lagen er dan, bij Heemskerck's terugkeer, andere omvangrijke ontwerpen gereed; men mocht inderdaad, zonder het verwijt te verdienen van het bij halfwerk te laten zitten, de Noordoostelijke doorvaart voor zekeren tijd uit de gedachten bannen, ter wille nog wel van een bekende route naar hetzelfde doel, welke, al was zij langer, toch terstond tastbare voordeelen in het vooruitzicht had gesteld! Maar bij het opmaken van ontwerpen, bij het uitlokken van besluiten, daarbij kon het niet blijven; de reeders moesten de uitvoering in handen nemen en deze was moeilijk, want zij hadden te kampen met een mededinger als den machtigen Zeeuwschen Grootkoopman Balthasar De Moucheron, die wèl in vroeger jaren de groote bevorderaar van het IJszee-onderzoek was geweest, maar die de leiding in 1595 had neergelegd, om zich, met alle krachten waarover hij kon beschikken, toe te leggen op het aanknoopen van betrekkingen in de Bocht van Guinee, welke, naar hij zich voorstelde, de heerschappij over de gansche Oost-Indische vaart in zijne handen zouden leggen. [4]) Het was De Moucheron

1) De Veer, ed. 1917, Dl. I, p. 177.

2) IJzerman en Rouffaer, „D'Eerste Boeck van Willem Lodewijksz", p. XXXII.

3) De Jonge, „Opkomst", I, p. 100 & 101.

4) Verg. P. de Marees (zie literatuuropgave) p. LVII vlg. en IJzerman „Reis van Hendrick Ottsen", p. XLVIII vlg.

die, juist nu, 'den wind uit de zeilen der Amsterdamsche reeders wist te nemen, die de Leiders van *hun* Oost-Indische expeditie tot *zijnen* dienst wist over te halen, die, den 15den Maart 1598, al zoo ver gevorderd was dat de beide De Houtmans voor *zijne* rekening uit Vlissingen naar het verre Oosten vertrokken, die Willem Lodewijksz aan het einde van dat jaar naar de Kust van Guinee deed volgen. [1]) Toch wisten de reeders van Amsterdam, ondanks de door De Moucheron toegebrachte slagen, hun tweede expeditie (onder Jacob Van Neck) nog den 1sten Mei te doen uitzeilen en Pieter Hasselaer was één van die reeders. [2]) Wèl moeten hij en zijne handelsvrienden hard gewerkt hebben; hunne hoofden mochten inderdaad voorloopig naar iets anders staan dan naar het organiseeren van IJszee-expedities voor 1598 of '99, nu reeds drie zulke tochten ondernomen waren die, alle drie, wat de uitkomsten betreft, verre beneden de verwachting waren gebleven.

Met den tijd verloren de groote reeders en kooplieden de Noordoostelijke doorvaart eenigszins uit het oog, want op de route om de Kaap de Goede Hoop ging het velen hunner goed, maar toch niet allen zóó, of de fusie der verschillende Maatschappijen tot die ééne groote trust welke „Generale Nederlandsche Geoctroyeerde Oost Indische Compagnie" zou heeten, kwam eindelijk, in het gemeenschappelijk belang, tot stand. Neemt men aan dat de bemoeiingen welke deze gewenschte combinatie deden ontluiken den 17den Mei 1601 (of nog eerder) aanvingen, om den 20sten Maart 1602 door een octrooi te worden bekroond [3]); merkt men op, dat, bij dat octrooi, de vaarten om de Kaap de Goede Hoop en die door Straat Magellaan uitdrukkelijk der Compagnie bleven voorbehouden, maar ook dat alle *nog te ontdekken routen* voor vrije mededinging open bleven, dan zijn de feiten gewichtig genoeg en het tijdsverloop lang genoeg om twee bewegingen met hare reacties te doen verwachten: verzet van de zijde der teleurgestelden tegen het begunstigend octrooi, aanmoediging ter ontdekking van niet-gemonopoliseerde routen van de zijde dier zelfde ontevredenen, verzet tegen dergelijke ondernemingen van de zijde der groote Trust eindigende met eene daadwerkelijke poging om concurrenten te ontmoedigen of voor te zijn. De bewegingen bleven niet uit, de reacties lieten evenmin op zich

1) De Jonge, „Opkomst", I, p. 113 vlg. en 234 vlg.

2) De Jonge, „Opkomst", I, p. 102.

3) De Jonge, „Opkomst", I, p. 138, III, p. 1.

wachten. Hoe de leiders van het verzet, met name Balthasar De Moucheron en Isaac Lemaire aanvankelijk bezwaren maakten, maar zich toch tot de Compagnie lieten overhalen die zij iets later weder door eene oppositie van de felste soort bekampten, het is elders beschreven. [1]) Hoe de ontdekking van de nog vrije Noordoostelijke doorvaarten (inzonderheid die door Straat Waygatsch) weder werd aangeprezen: Jan Huyghen's Journaal van zijne reizen in 1594 en '95, dat als een propagandamiddel den 1sten Juni 1601 het licht zag, [2]) kan het ons leeren. Hoe belangrijk die uitgave in hare gevolgen geweest kan zijn: de Resolutiën der Staten-Generaal van 21 Dec. 1601 doen het zien. Zij bewijzen dat het zoeken van de doorvaart weder in genoemd Staatscollege aanhangig is gemaakt [3]) en dezelfde Resolutiën, in dato 8 November 1602, vermelden dat eenige kooplieden om steun verzochten bij het zoeken van „den pas om noorden na de eylanden ende vaste landen van Asia ende America." [4]) Hoe de Compagnie, voor haar monopolie bevreesd, den 27sten Februari 1603, de reizen naar het Noorden zelf weder aan de orde stelde: het blijkt uit het Register der Resolutiën van de Vergadering van XVII, alwaar, op 7 Augustus (1603) aan die bespreking wordt herinnerd, [5]) komende echter de Vergadering tot het inzicht dat het voordeeliger zoude blijken anderen tegen te werken dan zelf de handen uit te steken. Leefden, maar dan in meer bekrompen zin uitgelegd, de denkbeelden van De Moucheron, die, in 1595 reeds, gansche forten ter sluiting van Straat Waygatsch had ontworpen, weder onder HH. Bewindhebberen op? Er valt niet aan te twijfelen. Liefst van alles zouden de XVII gezien hebben dat de natuur hun de moeite van anderen tegen te werken besparen wilde, door er in 't geheel geen doorvaart op na te houden. Zij besloten het vraagstuk van de agenda af te voeren „alsoo men acht ondienstich te wesen „voor dese Compe ende dat men daeromme veel eerder dese vaert soo de„selve by eenige participanten mocht by der handt genomen worden, behoirde „met alle debvoir te beletten". [6]) Zoo bepaalde de zéér belanghebbende Com-

1) De Jonge, „Opkomst", I, p. 143; III, p. 109 vlg.

2) Reizen van Jan Huyghen van Linschoten naar het Noorden etc. zie: literatuuropgave. De opdracht van dit werk is gedagteekend 1 Januari 1601, maar in sommige goede exemplaren ter Kon. Bibliotheek is daaroverheen geplakt: „1 Junius". Het octrooi voor de uitgave dateerde reeds van 20 Mei 1597.

3) Muller, „Noordsche Compagnie", p. 48, noot 1.

4) Muller, als voren.

5) Hierna Bijlage A.

6) Hierna Bijlage A.

pagnie hare gedragslijn naar negatieve beginselen, maar daarom ook zou zij het zijn die, enkele jaren later (1609), een nieuwen tocht deed ondernemen: Hudson's ontdekkingsreis. Want zoo zij zich toen met Hudson wilde verstaan, was het vóór alles om te voorkomen dat hij ontdekkingen zou doen in den dienst van een zóó gevreesd vijand als Isaac Lemaire geworden was, geschiedde het om trouw te blijven aan het sedert 1603 ingenomen standpunt waarvoor was vastgesteld dat „Tegenwerking" het parool moest blijven.

Welk standpunt nam Plancius[1]) in? De vraag is moeilijk te beantwoorden omdat niet bekend is in welke verhouding hij eigenlijk tot de Compagnie heeft gestaan. Had Plancius zich, op grond van zijn groote verdiensten, wellicht tot Bewindhebber kunnen opwerken, bekleed heeft hij die waardigheid nimmer, ook niet in de Oude (Amsterdamsche) Compagnie, al weten wij toch wel dat hij hare uitrustingen, behalve door adviezen, met aanzienlijke kapitalen steunde.[2]) Hield hij zich wellicht op een afstand van de Oost Indische Compagnie, op eene breuk zal hij, de naar aardrijkskundige kennis dorstende geleerde, het vermoedelijk niet hebben laten aankomen. Naar het beginsel „do ut des" bleef hij waarschijnlijk wel adviezen geven, maar toch is het zeker dat hij zich sterk voelde aangetrokken tot Usselincx[3]) en anderen, die zich door de gestie van het veelvermogend handelslichaam teleurgesteld achtten, die in 1606 een concurreerende West-Indische Maatschappij wenschten te stichten, die in 1621 zouden mogen juichen toen de omstandigheden eindelijk de oprichting van zulk eene vennootschap veroorloofden. Bekend is dat Plancius, in 1605 of '06, den Admiraal Jacob van Heemskerck trachtte op te wekken tot de uitvoering van het der Compagnie onwelgevallig plan: een vernieuwd onderzoek in het Noorden en ook deze

1) Zie over hem: „Reizen van Willem Barents etc." (verg. literatuuropgave) Dl. II, pag. III vlg. en G. P. R(ouffaer) in Encyclopaedie van Ned. Indië, 2den druk, i. v. Plancius.

2) Bij de tweede onderneming onder Van Neck met 50.000 Gld. (De Jonge, „Opkomst", I, p. 102, noot 2); bij de onderneming onder Willekens en Van Neck met 100.000 Gld. (Bakhuizen, „Isaac Lemaire", p. 15).

3) Van Meteren, Boek 28 (ed. 1614, p. 562): ... eenen Willem Usselincx ... heeft alomme aenghegheven ende voor-gheslagen de middelen die daer toe dienden, daervan sprekende menichmael metten gheleerden Meester Petrus Plancius tot Amsterdam, die 't selfde stuck mede voortdreef". Verder: „... soo heeft de voorschreven Willem Usselincx nochtans weder aengheheven te beneerstigen aen de Borghemeesters van Amsterdam, Meester Pieter Plancius, enz.".

Vlootvoogd behoorde tot degenen die zich gemelijk jegens haar gestemd gevoelden.[1]) Sterker treft ons de goede verstandhouding waar te nemen welke Plancius onderhield met den grootsten vijand dien de Compagnie ooit had, met den op 22 Februari 1605 uit haar Bestuur getreden Isaac Lemaire en bovendien met den Franschen gezant Jeannin, die, de bevelen van zijn Koning opvolgende, poogde zich in alles te doen voorlichten omtrent de geheimen van de vaarten naar het verre Oosten, ook voor zoover de routes derwaarts door het hooge Noorden liepen.[2]) Gemoedelijk liet Plancius zich door Jeannin uithooren; tweemaal had de geograaf een onderhoud met den diplomaat, hij hield daarbij zijne inzichten niet voor zich, hij beloofde memories te zullen stellen, hij bood later memories aan.[3]) Hoe echter deze besprekingen en onderhandelingen voortvloeiden uit groote politieke stroomingen, als met de gestie van Hendrik IV die de voordeelen van den Oosterschen handel voor zich en voor Frankrijk begeerde, of met het optreden van sommige Nederlanders die der Compagnie het maken van winst uit oorlogshandelingen verweten, dan wel met de denkwijze van anderen die ingrijpende veranderingen verwachtten van een, eerstdaags wellicht, met Spanje te sluiten Bestand, er mag hier slechts aan herinnerd worden omdat het op schitterende wijze verhaald is door R. C. Bakhuizen van den Brink, in eene studie [4]) waarnaar kan worden verwezen!

Hadden de Nederlanders de tochten naar de Poolstreken, sedert 1597 niet hervat, de Engelschen hadden het onderzoek voortgezet. Hun wakker-

1) De Jonge, „Opkomst", III, p. 128. Het juiste jaartal zal wel 1606 wezen. Heemskerck was in Juli 1604 gerepatrieerd, in September d.a.v. gehuwd en blijkens zijn testament van 27 Febr. 1607 destijds al weer weduwnaar. Men mag aannemen dat hij het jaar 1605 ongeveer in zijn geheel thuis heeft doorgebracht zonder van varen te willen hooren. Het jaar 1606 blijft dus over. Verg. brief van Jeamnin dd. 25 Jan. 1609 hierna onder de bijlagen. Men merke op dat Lemaire den 22 Februari 1605 uit de Compagnie trad. Zie Bakhuizen „Isaac Lemaire", p. 16.

2) Zie vooral Jeannin op 14 Mrt. 1608.

3) Dit blijkt m. i. voldoende uit Jeannin's brieven van 14 Mrt. 1608 en 25 Jan. 1609.

4) Schitterend, al is het slot wat overhaast neergeworpen: Dr. R. C. Bakhuizen van den Brink, „Isaac Lemaire", De Gids, 1865, IV, p. 1 vlg. Deze studie is nog aangevuld door De Jonge in diens „Opkomst", III, p. 109 vlg.

Als inleiding tot de uitgave van Hudson's reis ware een herdruk van dien arbeid hier wel zeer op hare plaats geweest, maar ik meende die verzoeking te moeten weerstaan om de gelegenheid niet te benemen aan den toekomstigen bewerker van de reize onder Jacques Lemaire en Willem Schouten, die wel niet in gebreke zal willen blijven een zoo magistralen en dààr nog meer ter zake dienenden arbeid aan die uitgave te doen voorafgaan.

ste onderzoeker was Henry Hudson, die begreep dat hij niet moest aanknoopen bij de reeks verkenners eener Noordwestelijke doorvaart, aangevangen met Cabot en geëindigd met Weymouth en Hall, [1]) noch ook bij die andere serie ontdekkers van een Noordoostelijken doortocht, geopend door Willoughby en afgesloten door Jackman en Pet [2]) maar wèl bij den arbeid der Nederlanders: Cornelis Cornelisz May, Willem Barents en Jan Cornelisz Rijp. Het was Hudson die, den draad welken zij hadden laten vallen opnemende, trachtte hunne ontdekkingen voort te zetten en verder te exploiteeren. Hij maakte daarmede in de jaren 1607 en '08 eenen aanvang; een nieuw schema begon hem bij het einde der tweede reize voor den geest te zweven, maar in 1609 liet hij zich, door de Nederlanders, nog eens uitzenden op een der door Plancius sedert jaren aanbevolen routen, welke hij al spoedig verliet, om zijn eigen jongste plan te gaan uitvoeren en eene men mag wel zeggen „al te zelfstandige" oplossing na te streven. Wat hieromtrent bekend is moet men vernemen uit een journaal van een zijner ondergeschikten dat, *wellicht*, gedeeltelijk of indirect op het zijne steunt. Het is in 1625 door Purchas uitgegeven met toevoeging van eenige ophelderende stukken omtrent Hudson's levenseinde welke onlangs nog door Miller Christy met eenige nieuwe bescheiden zijn vermeerderd. [3]) De journalen, met name dan dat van de reis van 1609, zijn in 1869, met de noodige commentaren, door G. M. Asher uitgegeven voor de Hakluyt Society en Asher maakte daarbij reeds gebruik van de gedrukte Nederlandsche bronnen die nog iets omtrent de onderneming hadden mede te deelen. Wat dààr te vinden is werd, na vermeerderd te zijn met Nederlandsche archivalia, in 1860, door Hen. C. Murphy uitgegeven onder den titel „Henry Hudson in Holland", een belangrijk geschrift, dat in 1909 door den Heer W. Nijhoff werd bijge-

---

1) Cabot 1497, Cortereal 1501, Verrazano 1524, Gomes 1525, Frobisher 1576/'78, Davis 1585/'87, Weymouth 1602, Hall 1605'/07.

2) Willoughby 1553, Burrough 1556, Pet en Jackman 1580.

3) Bij Purchas en later herdrukt bij Asher vindt men:

A. Journaal van de eerste reis, gedeeltelijk door John Playse en overigens (dat is zoo goed als geheel) afgeschreven uit Hudson's journaal.

B. Journaal van Hudson op de tweede reis.

C. Journaal van de derde reis door Robert Juet.

D. Journaal van de vierde reis, in extract naar Hudson zelf en uitvoeriger door Abacuck Pricket.

E. Toelichtende bescheiden.

Miller Christy, (zie) sub literatuuropgave.

werkt en herdrukt.[1]) Maar men kan Hudson's derde reize, welke ondernomen werd onder Nederlandsche vlag, niet nader beschouwen zonder kennis te hebben genomen van zijn beide voorgaande tochten en van de inzichten die hem, naar uit de feiten blijkt, daarnà hebben bezield of geleid.

Hudson's Eerste Reis. Den 1sten Mei 1607 zeilde Hudson uit de Theems, voornemens langs de Oostkust van Groenland een doorvaart te zoeken. Hij bereikte die kust, Groneland door hem geschreven, op den 18den Juni en volgde haar zóó lang in Noordelijke en Noordoostelijke richting als de omstandigheden toelieten: tot ongeveer de breedte der eilanden welke tegenwoordig Bontekoe-Eilanden heeten. Daar het ijs een verder doordringen belette, stak hij, langs den rand daarvan, naar Spitsbergen over, dat is: naar het in 1596 door Rijp en Barents ontdekte „Nieuwe Land", onder welke benaming het op Barents' posthume kaart van 1598 staat aangeteekend.[2]) Hudson kreeg dit land, door hemzelf steeds en terecht „Newland" genoemd, den 27sten Juli in 't zicht; hij stelde zich voor meer en meer Noord te zullen maken op de geografische lengte van dat land, maar de ijstoestanden noopten hem tot den terugkeer. Den 15den September bereikte hij de Theemsmonding weder.

Men merke op, dat Hudson, van de onderstelling uitging dat Groenland en Het Nieuwe Land (Spitsbergen) niet noodzakelijk behoefden samen te hangen, zoodat een doorvaart tusschen die beide mogelijk moest worden geacht. Dat zijn beschouwingen van de ervaringen van Rijp (en van Barents) uitgingen is duidelijk uit de aan het Nederlandsch ontleende benamingen waarvan hij gebruik maakt: „Newland" en „Vogel Hooke" voor „Het Nieuwe Land" en „Vogelhoek". Er is nog iets: Hudson geeft te kennen dat hij met de ontdekkingen der Nederlanders ten volle vertrouwd is, wanneer hij, den 18den Juli, spreekt van „the land called Newland *by the Hollan-*

---

1) Murphy werd voorgelicht en goed voorgelicht ook door Bakhuizen van den Brink zelf. Legt men Murphy's arbeid naast Van den Brink's „Isaac Lemaire" welke beide studies elkaar gedeeltelijk dekken, dan krijgt men wel den indruk dat Van den Brink VEEL voor Murphy gedaan heeft. Men wordt vooral getroffen door de ruimte van des archivaris' eigen blik.

P. A. Leupe publiceerde in 1877 nog eenige belangrijke stukken over Hudson, zie: Tijdschrift Aardrijkskundig Genootschap, 1ste Serie, Dl. II, 1877, p. 171 „Henry Hudson in Holland". Die stukken zijn door den Heer Nijhoff in zijne nieuwe uitgave van Murphy verwerkt.

2) Reproductie, zie Reizen van Willem Barents etc. achter in Dl. II.

ders". Hoe hij zoo goed op de hoogte kwam, iets wat Asher zich niet heeft afgevraagd, zal nader blijken.

Hudson's Tweede Reis. Deze reis is in menig opzicht merkwaardiger dan de eerste. Hudson vertrok den 22sten April uit de Theemsmonding, thans om een anderen weg inslaande, langs de kust van Nova Zembla Noord en Oost te maken: de oude Barents-route te volgen dus! Den 12den Juni bereikte hij (in open zee) zijn noordelijkste punt op slechts 75° 30' N. Br.; den 26sten bevond hij zich aan de kust van Nova Zembla maar op een nog veel zuidelijker gelegen plek (72° 25' N.Br.) welke hij met de „Swarte Clip" van Willem Barents identifieerde: „the place called by the Hollanders Swart Cliffe." Den 29sten kwam hij, nog weer zuidelijker, te ankeren voor een „rivier" in welker monding een eiland lag. Wèl teekende hij, den 6den Juli, aan, dat deze stroom *niet* Straat Kostin was en dat Barents zich in gelijken geest had uitgelaten,[1]) maar vermoedelijk heeft hij zich toch wèl voor die Straat bevonden, voor den Noordelijken ingang namelijk. Het is waar, wat Hudson zegt, dat de Hollanders hun „Costincsarch" te noordelijk op hunne kaarte hadden aangebracht (72° op Barents' posthume kaart) maar de door hemzelf opgegeven breedte van 71° 15' komt zeer goed met de werkelijkheid overeen[2]) en het door hem bedoelde eiland kan moeilijk een ander zijn dan juist het tegenwoordige „Mezhdusharski- (d. i.: middenvaarwaters-) Eiland." Opmerkelijk alweer dat Hudson zoo bijzonder goed van

---

1) Bij Hudson: „This place is another then that wich the Hollanders call Costing Sarch, discovered by Oliver Brownell, and William Barentson's observation doth witnesse the same."

Bij De Veer: „Daer peijlde Willem Barentsz de hooghte des sons op 71 ende een derdendeel graden, ende daer was een grooten inwijck, ende Willem Barentsz. die giste dat het die plaetse was daer Oliphier Brunel te voren gheweest hadde, ghenaemt Costincsarch."

2) Men merke op, dat, ofschoon Barents de Straat in 72° N.Br. op zijne kaart aanbrengt, de breedte door De Veer opgegeven (71° 20') op zéér weinig nà met die van Hudson klopt, zelfs ongeacht de moeilijkheden in die dagen aan plaatsbepaling verbonden. Is de kaart van Barents daarom fout? Vermoedelijk neen. Men veroorloofde zich afwijkingen op kaarten, moest daartoe soms zijn toevlucht nemen, ging zelfs zoover van eenzelfde kust meer dan éénmaal op eene kaart voor te stellen teneinde de ligging te doen „kloppen" naarmate men een punt uit verschillende koersen aanliep. Het is mogelijk dat Hudson het verschil zeer goed verklaart als volgt: „it is layd in plot by the Hollanders out of his true place too farre north: to what end I know not, unlesse to make it hold course with the compasse not respecting the variation." Barents kan de Straat in koers en verheid ten opzichte van een andere plaats (b. v. Kildin) hebben vastgelegd en daarbij de breedtefout van het punt van aankomst achter hebben gesteld.

de verrichtingen der Hollanders op de hoogte blijkt, maar nog opmerkelijker is eene aanteekening aan het slot van zijn dagboek, alwaar hij zijne conclusies opmaakt. Hij stelt zich, op grond van de opgedane ervaringen, niets goeds meer voor van de beide thans door hemzelf beproefde routen. Eene derde, die door Straat Waygatsch, zou hij, zoo het schip erop ware uitgerust geweest, nog wel hebben willen beproeven, maar profijtelijkst lijkt hem thans een *Noordwestelijke* doortocht, met name de weg door een vaarwater dat hij nog „Lumley's Inlet" noemt, maar identiek is met de later naar hemzelf genoemde Straat. Men hoore hem in zijn eigen bewoordingen: *„voide „of hope of a north-east passage except by the Waygats, for which I was not „fitted to trie or prove, I therefore resolved to use all meanes I could to sayle „to the north-west; considering the time and meanes we had, if the wind „should friend us, as in the first part of our voyage it had done, and to make „a triall of that place called Lumley's Inlet, and the furious over fall by „Captain Davis, hoping to runne into it an hundred leagues, and to returne „as God should enable me".* Heeft hij ook nog eene poging daartoe in 't werk gesteld? Het schijnt haast van niet, want het journaal gaat als volgt voort: *„but now having spent more then halfe the time I had, and gone but „the shortest part of the way, by means of contrary winds, I thought it my „dutie to save victuall, wages and tackle, by my speedy returne".* De bedoeling lijkt volkomen duidelijk, maar neemt men in aanmerking dat Hudson, die dit den 7den Augustus schreef, zich den 18den Juli reeds bij de Noordkaap had bevonden en toch eerst den 26sten Augustus in Engeland binnenviel, dan mag men vragen wat hij van 18 Juli tot 7 Augustus eigenlijk heeft uitgevoerd en het antwoord kan moeilijk een ander zijn dan dit: vermoedelijk heeft Hudson, nog op deze reis, gepoogd zijn groot zoo juist gerezen reisplan te volbrengen, dat is in de richting van Lumley's Inlet over te steken, maar hij kan ongunstige gelegenheden van weer en wind hebben ondervonden en daarom (7 Aug.) huiswaarts gekeerd zijn. Aanvaardt men deze onderstelling niet, Hudson's aanteekening zal er niet minder belangrijk door worden. De kern daarvan namelijk blijft, de kern die een program bevat voor elken nieuwen onderzoekingstocht waarop men hem de vrije hand wilde laten of waarop hij de hand wel zou grijpen van wien hem een vinger toestak.

II. *De gegevens welke Hudson ten dienste stonden en zijne verhouding tot zijne landslieden.*

Zijn deze beide reizen van Hudson als voortzettingen, aanvullingen of herhalingen van de tochten der Nederlanders aan te merken, dan dient men de vraag te stellen hoe hij met de uitkomsten van hunne ondernemingen zóó vertrouwd kwam als blijkens zijne journalen het geval was. Het is niet moeilijk die vraag te beantwoorden door de hem ten dienste staande publicaties aan te wijzen.

In 1597/'98 verscheen, bij Barent Langenes te Middelburg, het kleine „Caert Thresoor" waarin, voor 't eerst, een beknopt overzicht van de expedities der jaren 1594 en '95 door den druk werd openbaar gemaakt, *met* een voorloopige aankondiging van de reis in 1596 door Barents en Rijp juist ondernomen; schetskaartjes vergezelden die uitgave. In 't laatst van 1596 keerde Rijp terug, een jaar later (Oct. '97) had hij het geluk Heemskerck en diens reisgezellen in behouden haven te brengen; dit alles kon de belangstelling gaande houden en levendig was zij gebleven! Terstond legde de Amsterdamsche uitgever Cornelis Claesz de door Gerrit De Veer gestelde reisverhalen ter perse, in het Nederlandsch natuurlijk, maar onmiddellijk daarna in Latijn en Fransch, welke vertalingen, behalve door herdrukken, op den voet werden gevolgd door overzettingen en overzichten in Italiaansch en Duitsch. Een Engelsche vertaling zou tot 1609 op zich laten wachten maar voor den westelijken buurman was dit geen bezwaar, daar eenigszins wetenschappelijk onderlegde lieden zich aan de Latijnsche uitgave konden laven. Claesz liet het niet eens bij deze uitgaven en vertalingen; hij deed ook verkorte overzichten het licht zien, waarvan de belangrijkste wordt aangetroffen in de Latijnsche bewerking van Linschoten's „Itinerario" (1599). Hij wist deze uitgave nog dubbel zoo belangrijk te maken door er eene kaart[1]) aan toe te voegen, een posthuum werk van Willem Barents, welke de jongste ontdekkingen in beeld bracht en daarmede had hij wel ALLES verricht wat noodig was om de aandacht van gansch de wereld op de verkregen resultaten te vestigen. Zóó algemeen was de vermaardheid welke deze reizen terstond verkregen, dat een obscuur auteur als zekere Aelbert Haeyen,[2]) in 1600, met de grootst mogelijke onbevangenheid over de reis

---

1) Reproductie achter het Tweede Deel mijner uitgave der „Reizen van Willem Barents" etc. ed. 1917.

2) Corte onderrichtinge, etc. Amsterdam 1600. Exemplaar ter Kon. Bibliotheek.

van Jan Cornelisz [Rijp] kon schrijven, als over een algemeen bekende onderneming. Weer een jaar later (1601) legde Jan Huygen nieuwen nadruk op het geheel der expedities door de uitgave zijner eigen journalen van 1594 en '95 welke vergezeld ging van voortreffelijke kaarten en schetsen. Hoe levendig de belangstelling was, wordt ons bewezen juist door de activiteit van Engelsche geografen als Hakluyt, Wright en Jodocus Hondius welke laatste, ofschoon hij destijds in Engeland woonde en werkte, toch eigenlijk Nederlander was. Wright nam de ontdekkingen onmiddellijk van Barents' posthume kaart over, Hakluyt nam Wright's kaart in zijn veelgelezen werk op, Hondius bracht de noodig geworden verbeteringen aan op zijn vermaarde globe (de Molyneux globe) van 1592, welke hij bijwerkte tot 1603. In 1607 en '08 kon dus Hudson van alle verrichtingen der Nederlanders op de hoogte zijn, zoo goed als de Nederlanders zelven. De gang van zaken is nu gemakkelijk te overzien: de Nederlanders zetten hunne ontdekkingen niet voort maar de vreemdeling kon het even goed als zij en hij deed het. Wijselijk knoopte hij zijne werkzaamheden aan, dààr waar zij het laatste woord hadden gesproken. Dit zal ook wel een der dieper liggende oorzaken zijn geweest waardoor Hudson, de vreemdeling, in 1609 hier te lande kon slagen toen de Hollanders, om welke reden dan ook, wel weer iemand naar het noorden wilden uitzenden. Hij was toen „de man die het weten kon", de man van wien men de beste verwachtingen mocht koesteren,[1]) *juist indien* men in de lijn der eigen systemen van onderzoek wilde blijven. Maar wat mag hem, van zijnen kant, hebben bewogen om zich met de Hollanders te willen verstaan? Het is niet met zekerheid te zeggen, maar het ligt wel eenigszins voor de hand dat thans de Engelsche lastgevers van een onderzoek dat, bij herhaling, niets noemenswaard had opgeleverd, hun bekomst hadden als de Hollanders en Zeeuwen voor hen. Ook *kunnen* zij reden hebben gehad om over Hudson ontevreden te zijn. Het is bekend, Hudson's rampspoedig uiteinde[2]) is er om het te bewijzen, dat het voeren van gezag hem niet al te best afging. Er is althans ook op de tweede reis (1608) iets gebeurd dat op ernstige moeilijkheden wijst. De juiste toedracht is niet bekend, maar leest men in het journaal van die reis: *„I gave my companie a certificate under my hand, of my free and willing return, without perswa-*

---

1) Indien men tenminste niet op Jan Corn. Rijp let, van wien bekend is dat hij, in 1605, te Rotterdam in de gevangenis zat. Zie „Reizen van Willem Barents etc." p. LXIX.

2) Zijn muitend scheepsvolk gaf hem tenslotte in een open sloep aan wind en golven prijs.

sion or force of any one more of them", dan mag men zich toch afvragen onder welke omstandigheden eenig gezagvoerder zulk een verklaring aflegt, ja wat er door zulk eene verklaring in het journaal moet worden goedgepraat? Een afdoend antwoord vermag men niet te geven, maar het lijkt toch waarschijnlijk dat er iets gebeurd is dat de reeders vooreerst afkeerig van hun kapitein heeft gemaakt, iets waarom zij hem geen schip wenschten te geven om er zijn onderzoek mede voort te zetten. Ook mochten eigenlijk alleen de beide Virginia-Companies, waarover straks meer, naar zeker gedeelte der Oostkust van Amerika uitrusten en bij deze Companies ontbrak, om goede redenen, de lust. Neemt men dit alles in aanmerking, dan deed Hudson zeker zéér verstandig door in den vreemde het emplooi te zoeken dat in zijn eigen land niet gemakkelijk te vinden was — eene handelwijze tevens geschikt om zich, na verloop van tijd, door zijne landslieden te doen betreuren en hem de gelegenheid te bieden, gebruik makende van eene verbeterde stemming, voorwaarden te stellen. Mocht iets van dien aard in zijne bedoeling hebben gelegen, dan heeft hij een vooruitzienden blik gehad. Al spoedig zelfs begon er een gerucht te loopen dat hem verboden was zich in vreemden dienst te begeven, welk gerucht, bij schrijven van den 30sten April 1609, door den Markies de Guadaleste, uit Brussel naar Spanje werd overgebriefd.[1])

III. *De Onderhandelingen in Holland.*

In Holland zou het geluk Hudson dienen. De Koning van Frankrijk had zijne opdrachten om de Oostersche vaart naar Fransche havens te leiden aan zijnen gezant bij de Hoogmogenden, Jeannin, hernieuwd[2]). De gezant had zich in betrekking gesteld met Isaac Lemaire, Lemaire had overleg met Plancius gepleegd[3]), Plancius was in aanraking geweest met den gezant en deze had de adviezen van den geograaf in ontvangst genomen. Zoo stonden de zaken in de eerste helft van 1608, maar belanghebbenden konden toch de lucht wel krijgen van wat er, zij het onder het zegel der diepste geheimhouding, omging. Want mocht Jeannin al rapporteeren dat hij, behalve

1) Dr. F. C. Wieder „Onderzoek naar de oudste kaarten van de omgeving van New York" in Tijdschrift Kon. Ned. Aardr. Genootschap, 2de Serie, Dl. xxxv (1918), p. 257, noot 3. Ook vermeld bij Stokes II, p. 41, noot 2.

2) De Villeroy aan Jeannin, 16 Febr. 1608.

3) Jeannin aan de Villeroy, 14 Maart 1608.

met Lemaire en Plancius, in betrekking stond tot twee hooggeplaatste personen wien de kooplieden der Compagnie alles plachten toe te vertrouwen, maar die zich niettemin bereid verklaard hadden hem ter wille te zullen zijn indien dat handelslichaam hier te lande mocht te niet loopen, mocht hij daarbij, als ten overvloede, aanteekenen dat ook de opperboekhouder der Compagnie zich in denzelfden geest jegens een zijner vertrouwden had uitgesproken en zijne goede diensten had aangeboden [1]), het bewijst ons juist dat er *te* veel personen in het geheim waren opgenomen om het duurzaam en van alle kanten verzekerd te kunnen achten. Zoo heldert zich op dat Hudson, toen hij zich in Holland vertoonde, om zoo te zeggen kon eten van den wal welke hem het grazigst voorkwam. Zij die reeds belang hadden bij de vaarten op Indië, hadden niet alleen concurrentie van Frankrijk te vreezen op de gebruikelijke route om de Kaap de Goede Hoop, maar de nog onontdekte routen werden eveneens bedreigd en dus scheen het zaak ook dààr een eersten stap te doen. Dat zulk een stap zou gedaan worden was voor ingewijden aan weerskanten wel zeker, de vraag was wie hem het eerst zou willen wagen, daarna wie de zege zou behalen. Zoo kwam Hudson midden in een strijd te staan die door concurrenten werd gestreden; voor hem was altijd wel eene partij te vinden die hem zou willen uitspelen. Allergunstigst moet hij ervoor gestaan hebben indien hij, overeenkomstig de gebruikelijke voorstelling, inderdaad door de Compagnie is ontboden, eene voorstelling berustende op de woorden van Jeannin: „un pilote anglois „lequel a été deux fois en mer pour rechercher le passage du nord, auroit été „mandé à Amsterdam par la Compagnie des Indes d'Orient, pour apprendre „de lui ce qu'il auroit reconnu, etc." [2]) Het lijdt geen twijfel: de woorden „mandé par" moeten vertaald worden met „ontboden (of opgeroepen) door", maar al te veel waarde moet men aan deze zinsnede niet hechten, daar Jeannin zijn bericht niet uit de eerste hand had, namelijk niet van een in Compagnieszaken ingewijd persoon of van Lemaire of van Plancius, maar van één van Lemaire's broeders. Het blijft dus denkbaar dat Hudson eerst door de Compagnie in eene harer vergaderingen werd „ontboden" toen hij zich reeds in deze landen bevond.

Wat hiervan zij, valt bij gebrek aan gegevens, niet te beslissen, maar met zekerheid kan worden verklaard dat Hudson, die den 5den September

1) Jeannin als voren.

2) Jeannin aan den Koning, 25 Januari 1609.

(26 Aug. o.s.) 1608 uit het hooge Noorden in Engeland was terug gekeerd, zich al zeer spoedig met de Nederlanders heeft ingelaten. Zijne aanwezigheid hier te lande blijkt, voor de eerste maal, uit eene Resolutie van de Kamer Amsterdam welke op 29 December 1608 is gedateerd. Hij was toen al geruimen tijd in het land, want reeds veel vroeger had hij, naar Jeannin's correspondentie bewijst, onderhandelingen zoo met de Compagnie als met Lemaire aangeknoopt. Liefst stellen wij ons de zaken zoo voor, dat hij uit eigen beweging was overgekomen, dat hij aanraking zocht met de Compagnie en dat hij dientengevolge in hare vergadering werd ontboden (mandé). Immers wat men zou mogen verwachten dat geschied zou zijn, indien men hem van overzee had *doen* overkomen, was *niet* gebeurd: er was *niet* tot eene expeditie besloten. De eerste aanraking had tot *niets* geleid: Hudson was met goede woorden en eene aanbeveling om tegen 1610 nog eens terug te komen afgescheept.[1]) Wat men toen had kunnen voorzien, gebeurde wèl: Hudson viel in handen van Isaäc Lemaire, die hem gaarne gebruiken wilde, maar toch geen vast accoord met hem maakte. Lemaire althans beklaagde zich later bij Jeannin daarover, dat de Compagnie hare besprekingen met Hudson had hervat, toen haar gebleken was dat er iets omging tusschen dien zeeman en hem.[2])

Het is van die *her*nieuwde besprekingen dat de Resoluties der Kamer Amsterdam voor 't eerst op 29 December 1608 getuigen. Dien dag nam zij een gewichtig besluit;[3]) zij benoemde twee commissies. De eene bestaande uit de Heeren Dirck van Os, Jan Poppe en Arent ten Grotenhuis zou een contract ontwerpen en brieven aan de andere Kamers opstellen; de andere, waarvan Marcus de Vogelaar en Jan Hermansz leden waren, zou, in overleg met den Equipagemeester Dirck Gerritsz[4]), een scheepje van 25 à 30 lasten uitzoeken, hetwelk men tot Hudson's beschikking wilde stellen. Van harte ging het blijkbaar niet; de ernst van de onderneming vereischte toch zeker nog een tweede, zoo mogelijk nog lichter scheepje om in moeilijke vaarwaters vooruit te kunnen zeilen en verdere belangrijke diensten te kunnen ver-

1) Jeannin als voren.

2) Jeannin als voren.

3) Res. Kamer Amsterdam, 29 Dec. 1608, verg. Bijlage C.

4) Vermoedelijk een andere dan de bekende Dirck Gerritsz Pomp (alias China) die in 1608 met de vloot van Matelief, wegens ouderdomsgebreken, repatrieerde. Zie: IJzerman, „Reis van Hendrick Ottsen", p. 185/'86. De hier bedoelde Dirck Gerritsz was equipagemeester sedert Augustus 1608. Verg. Leupe in Tijdschrift Aardr. Gen. 1ste Serie, Dl. II, p. 171.

richten, maar Hudson, op zijne vorige reizen niet verwend, heeft daarop wellicht niet aangedrongen [1]) Het opmaken van een contract eischte eenige dagen, vooral omdat de Compagnie hare opvattingen toch nog wel eens met die van Hudson zal hebben willen vergelijken. Zijn ideaal, het journaal van de reis van 1608 bewijst dat, kan geen ander zijn geweest dan het zoeken van een *Noordwestelijke* doorvaart, dus hebben de lastgevers wel eenigen tijd genomen om zich nog eens te beraden omtrent de route welke zij ten slotte wenschten voor te schrijven. Toch treuzelden zij niet; het contract, in afschrift bewaard gebleven in Mr. P. van Dam's „Beschrijving van den Staat en Gelegenheid der Oost.Indische Compagnie", [2]) werd den 8sten Januari 1609 onderteekend. Het geeft hoogst belangrijke inlichtingen omtrent den opzet der expeditie. Men komt met Hudson, die de Hollandsche taal niet machtig zijnde zich van Jodocus Hondius als tolk bedient, omtrent de navolgende punten overeen:

1. de Compagnie zal een scheepje van ongeveer 30 lasten uitrusten en het omstreeks den 1sten April, van alles welvoorzien, ter beschikking van Hudson stellen;

2. Hudson aanvaardt de hem voorgeschrevene route: die „beNoorden Nova Sembla om"; laat de gelegenheid het toe, dan zal hij, na den doortocht te hebben ontdekt, onmiddellijk terugkeeren en alle bescheiden, zonder iets achter te houden, ter beschikking van de Compagnie stellen;

3. zijn salaris (kennelijk te voren uit te betalen [3]) wordt vastgesteld op 800 Gld.; mocht hij binnen het jaar niet terug zijn, dan zal zijne vrouw nog 200 Gld. ontvangen;

4. mocht hij, na meer dan een jaar, alsnog terug keeren en de doorvaart zoodanig bevonden zijn dat de Compagnie er gebruik van zou willen maken, dan zal deze hem naar omstandigheden beloonen;

5. verloopt alles ten gunstigste, dan zal Hudson zich hier te lande vestigen en zich geheel ter beschikking van de Compagnie stellen.

Het contract werd onderteekend door Van Os en Poppe ter eene, Hudson

1) Later werd het gemis aan een kleiner vaartuigje wel gevoeld. Zie Juet's journaal op 28 Augustus.

2) Handschrift Rijks Archief, hierna bijlage D. In de protocollen der Amsterdamsche notarissen Bruyningh, Heynwijk, Meerhout en Sal. Hendriks heeft Dr. F. C. Wieder niets omtrent Hudson aangetroffen. Ik deed gelijke ervaring op met Pilorius, Jac. Gijsbrechts, Heylinc, Buys, Mostert en Bancheron.

3) Den 14 Maart liep hij te boek voor een voorschot van 15 Ponden Vlaams. Zie brief van de Kamer van Zeeland op dien datum, Bijlage G.

ter andere zijde, deze laatste geassisteerd door Jodocus Hondius als „getuige". Ten Grotenhuis teekende niet mede.

Wat de brieven betreft die de Commissie tot de andere Kamers zou richten: wij weten wèl dat er op den datum van onderteekening van het contract (8 Jan.) een schrijven uitging aan de Kamer van Zeeland. Het blijkt uit een brief *in verband met* die Missive, den 23sten Januari uit Zeeland verzonden.[1]) Wat die missive van 8 Januari behelsde, weten wij niet, maar het schaadt vermoedelijk niet, daar zij moeilijk meer kan hebben bevat dan eene aankondiging van het plan. Den 15den reeds, had Zeeland bericht gezonden[2]) dat het zich wel bij de onderneming wilde aansluiten, doch dit bewijs van instemming klonk niet geestdriftig: indien anderen het deden zou het der Compagnie niet „prejudiciabel" zijn, dus meende die Kamer. Den 23sten kwam zij nog eens op het vraagstuk terug.[3]) De Heeren hadden zich beraden, zij geloofden dat het alsnog maar beter ware zoo particulieren de zaak in handen namen, wilde men er toch voortgang aan geven dan behoorden alle andere Kamers ook nog eens gekend te worden. Zij waren van gevoelen dat Amsterdam teveel gewicht hechtte aan Hudson's persoon en met klemmende logica voegden zij daarbij dat, als deze inderdaad zoo hoog stond als van hem werd opgegeven, de Engelschen die hem nu al tweemaal hadden uitgezonden, ook niet verlegen zouden zijn om de 1000 Ponden groots te vinden, die noodig waren om hem ten derden male te doen uitzeilen tot het behalen van de „premie" waarnaar de Compagnie thans de handen uitstrekte.[4])

Of de tegenpartij rustte? Het schijnt zoo, want er verliepen eenige weken eer Jeannin van Lemaire kwam te vernemen welken keer Hudson's vooruitzichten hadden genomen. Was Lemaire buiten staat om zijne zaken in persoon waar te nemen, was hij wellicht op reis? Het een of het ander moet wel het geval zijn geweest want, omstreeks het begin der laatste decade van Januari, onderhandelde Jeannin wèl met Lemaire, maar toch door tusschenkomst van een van diens broeders en op de hoogte van hetgeen er den 8sten gecontracteerd was, was deze blijkbaar niet. Eenige dagen vóór den 25sten had Jeannin een mondgesprek met dien broeder van Lemaire gehouden, waar-

1) Brief van 23 Jan.: „.... hebben wy beantwoort dien van Uwe E. van den 8 stante". Bijlage F.

2) Brief van 15 Jan., zie Bijlage E.

3) Brief van 23 Jan., zie Bijlage F.

4) Brief van 23 Jan., zie Bijlage F.

van hij zijnen Koning, bij schrijven van dien 25sten, nader bericht zond.[1]) De Lemaire's, dus schreef de Gezant, hadden zich met Hudson in verbinding gesteld maar slechts in het geheim durfden zij zich met hem inlaten uit vreeze dat de Compagnie de lucht van wat er omging mocht krijgen. Gaarne wilde Lemaire eene onderneming voorbereiden en uitrusten maar haar voor zijne rekening nemen, dat wilde hij niet. De Koning zou 4000 écus moeten voorschieten, welk voorstel den Gezant aannemelijk voorkwam. Twee dagen nà dit gesprek had hij er Plancius, die zich toevalligerwijze te 's Gravenhage bevond, nog eens over gepolst. Gepolst is eigenlijk het ware woord niet, uitgehoord had hij hem „par forme de discours, et comme étant „curieux de m'instruire et apprendre ce qu'il en sait et juge par raison être „fait". Of Plancius argeloos genoeg was, om, na al wat er was verhandeld, den gezant niet te doorzien, is eigenlijk geene vraag, maar hij had het plan toch aanbevolen en Jeannin legde er nog het een en ander boven op: „quand „même il n'en succéderoit rien, sera toujours chose louable de l'avoir an- „trepris, et le repentir n'en sera jamais grand puisqu'on y hasarde si peu". Helaas, reeds had Jeannin dien brief van 25 Januari afgesloten, toen hij een schrijven van Lemaire zelf ontving. Lemaire bood eene memorie aan, maar hij berichtte tevens hoe de zaken hem, sedert den aanvang des jaars, waren tegen geloopen: de Compagnie begrijpende dat hij met Hudson onderhandelde, had den Engelschman tot haren dienst overgehaald, zij scheen er prijs op te stellen den zeeman nu ook maar ten spoedigste naar buiten te pressen want zij had hem opdracht verleend om nog in dit jaar eene reis naar het Noorden te ondernemen; mochten de andere Kamers zich met dat plan niet vereenigen, nù hechtte Amsterdam toch aan de uitvoering en zoozeer hechtte die Kamer daaraan dat zij de kosten desnoods wel voor eigen rekening wilde nemen. Toch had Lemaire onmiddellijk raad geschaft. Tot Oldenbarnevelt had hij zich, den 24sten Januari reeds, gewend met eene breedvoerige remonstrantie[2]) waarin hij betoogde dat indien de Compagnie mocht meenen, naast en buiten haar octrooi van 1602 „gelycken octroy te ver- „soucken op de vaert vant noorden die noch te vinden is *ende misschien by* „*haer niet gevonden sal werden, ende met sulcken ernst apparentelycken* „*niet en sal gesocht worden, als by andere*", zulks „strecken (zoude) tot „preiuditie van alle particuliere cooplieden van dese Geunieerde Provin- „cien, die hun op de acte van de Heeren Ed. Mo. Staten, gegeven ende ver-

1) Jeannin aan den Koning, 25 Jan. 1609.

2) De Jonge, „Opkomst", III, p. 364 t/m 378.

„leent den 13 April A° 1596, hebben verlaten ende noch verlaten". Scherp de geheele gestie der Oost Indische Compagnie hekelende, poogde en hoopte Lemaire den grond haar onder de voeten weg te graven, maar ook in de behoeften van het oogenblik had hij onmiddellijk voorzien: hij had een piloot gevonden „lequel a déjà fait ce même voyage, et est plus expérimenté „que l'Anglois" [1]) Vermoedelijk had hij het oog geslagen op Jan Cornelisz Rijp en beter keuze ware al niet mogelijk geweest. Zoo scheen Lemaire toch nog eene „haute utilité" bij Frankrijk te kunnen worden en zijne door Jeannin ondersteunde memorie [2]), waarin vermoedelijk soortgelijke gedachten werden ontwikkeld als die welke hij bij den Landsadvokaat had voorgedragen, kwam aan het Fransche Hof in goede aarde te vallen. Wèl achtte Zijne Majesteit de ontworpen plannen „très-incertains et douteux", maar zij hadden toch ook eene zijde die men „honorable et utile" moest achten. De Koning besloot de 4000 écus te verschaffen. Jeannin ontving daarvan bericht per schrijven van den 27sten Februari; hij moest maar weten hoe hij de gelden ten meesten nutte zou besteden. Toen trachtte de gezant met den koopman te marchandeeren, maar van afdingen bleek Isaäc Lemaire niet gediend. [3])

Het ter beschikking van Hudson gestelde jacht droeg, volgens De Laet en blijkens de uitloopboekjes der Compagnie, den naam „Halve Maan" en was van 40 lasten. Men mag onderstellen dat de ambtenaren der Compagnie het hunne hebben verricht om het scheepje omstreeks den 1sten April zeilree te hebben maar ook de aangewezen Schipper, Hudson, sprak in de uitrusting zijn woord mede. Van een leien dakje wilde het niet gaan; den 11den Maart althans moest Amsterdam aan Middelburg berichten dat Mr. Hudson „groote dispuyten" had gehouden met den Equipagemeester Dierck Gerritsz, naar aanleiding van de „gagie van de Ingelschen die met hem souden vaeren „ende andersins" [4]). Een eerste antwoord werd te Middelburg geconcipieerd doch niet verzonden, een tweede ging den 14den Maart uit. [5]) Men was in Zeeland zeer verwonderd „int vremt comportement van Mr. Hutson," men was van gevoelen dat het ongeraden was verder met hem aan te binden; als

1) Jeannin aan den Koning, 25 Jan. 1609.

2) Namelijk de memorie waarvan Jeannin aan het slot van den brief van 25 Januari sprak.

3) Brieven van Jeannin dd. 21 Mrt. en 8 Mei.

4) Onverzonden brief van Zeeland, zie Bijlage G.

5) Bijlage H.

met profetischen blik zag men de moeilijkheden die zich later inderdaad voordeden voor zich oprijzen, want *„begint hij hier onder onse oogen te muyteneren wat soude hij doen als hij van ons waer?"* Men ried dus de onderhandelingen af te breken na hem, zoo noodig in rechten, de 25 Ponden Vlaams te hebben afgeëischt welke hij in voorschot had ontvangen. Toch wenschte men de reis voortgang te doen hebben; Plancius zou wel een ander Schipper weten aan te wijzen, [1]) maar zoover kwam het niet. De twist werd bijgelegd, de uitrusting ging voort, de reisinstructie werd opgemaakt ingevolge Resolutie der XVII van 25 Maart. [2]) Die instructie is, helaas, verloren, maar Mr. Van Dam heeft gezorgd dat wij toch niet geheel in den blinde behoeven te tasten omtrent de groote lijnen door haar getrokken. [3]) Zij schreef evenals het contract van 8 Januari voor, dat men een passage zou zoeken „door 't Noort en Noord Oosten boven Nova Sembla om," naar de Straat van Anian, vandaar moest men trachten de parallel van ten minste 60° N.Br. te bereiken, eerst dan mocht de steven huiswaarts gekeerd worden. Maar voor ons van meer belang is een VERBOD, dat heel noodig was en ook in de Instructie was opgenomen. De Instructie gelastte *„op geen andere wegen, of passages te dencken, dan om door 't voorsz. Noorden en Noort Oosten boven Nova Sembla de wegh te vinden, en dat met die verdere bijvoegingh, dat indien 't voor dat maal niet wel soude mogen gelucken, dat men in een andere reijse op een andere wegh soude kunnen denken"* [4]) Zoo ooit zulk een voorschrift noodig was, dan was het hier noodig; men begreep dat Hudson's hart naar het Noordwesten trok, men bleef zich afvragen wat hij die reeds onder de oogen der Bewindhebbers begonnen was te „muyteneeren," zoude doen als hij eenmaal aan zichzelf was overgelaten. De uitrusting kwam gereed: den 6den April zeilde Hudson met de „Halve Maan" uit Texel, juist eene maand vóór dat Lemaire's expeditie zee kon kiezen. Naar luid van verschillende betrouwbare berichten, bestond de bemanning der Halve Maan uit een gemengde équipage van Engelschen en Nederlanders, waarvan de Onderschipper een Nederlander was; de tweede stuur-

---

1) Eene zinsnede die voldoende bewijst dat Plancius toch adviezen aan de Comp. bleef geven. Verg. p. XXVI.

2) Bijlage K.

3) Van Dam, Cap. I, Dl. 5, fol. 18 verso. Verg. Bijlage D.

4) Die toevoeging voor een volgend jaar bewijst wel dat Van Dam uit eene bron putte die wij thans niet kennen, want bij Van Meteren, De Laet etc. vindt men haar niet.

man (of derdewaak) was, naar te vermoeden valt, de Engelschman Robert Juet wiens journaal van de reize tot ons is gekomen. [1])

Lemaire, schoon met Jeannin kibbelende over den prijs, was in dien strijd baas gebleven: „(M. de Preaux) n'en a pu avoir si bon marché que nous „nous étions promis" dus moest den 21sten Maart naar Parijs geschreven worden; „je n' en ai pu rien rabattre" dus heette het den 8sten Mei. Den tijd dien de Compagnie in Januari op Jeannin en Lemaire had gewonnen, dien tijd hadden zij niet kunnen inhalen, maar in financieelen durf deed de koopman, nadat hem de noodige gelden waren toegezegd of uitbetaald, niet voor het handelslichaam onder. Vergelijkt men de sobere 800 Guldens die aan Hudson waren toegekend met de bedragen door Lemaire, al was het vanwege Frankrijk, uitgetrokken, dan moet men erkennen dat de koopman die niet liet afdingen, waar noodig, toch met ruime hand wist te geven. Vijf en twintig duizend Guldens, even veel als de Staten Generaal den 13 April 1596 hadden uitgeloofd, [2]) werden aan Gezagvoerder en bemanning toegezegd voor het geval zij den doortocht wisten te vinden en bovendien werd dubbele gage beloofd welke bij eventueel afsterven aan de weduwen zou worden uitbetaald; [3]) tien duizend Guldens, gedeeltelijk in koopmansgoederen, waagde Lemaire uit eigen middelen. [4]) Maar wie aan de expeditie deelnam zou, op den duur, zijn vaderlandsche gevoelens ter zijde moeten stellen: men moest, eenmaal de zeestraat gepasseerd zijnde, de Fransche vlag hijschen en het te ontdekken land den naam van Hendrik IV geven. [5]) Eene instructie kwam den 3den April uit Frankrijk af maar dit was de geheime instructie; om den schijn te bewaren had men zich ook tot Prins Maurits gewend, dien men er in had laten loopen zonder dat hij was komen te beseffen dat niet een Amsterdamsch koopman, maar wèl een regeerend Vorst opdracht tot de reis had gegeven. In de geheime instructie stond voorgeschreven dat de Schipper, na volbrachte reize, in een Fransche haven moest binnenvallen; het was hem trouwens medegedeeld en hij scheen er zich best mee te kunnen vereenigen want hij had niet nagelaten een zéér gunstigen indruk op Jean-

1) Lambrechtsen van Ritthem (Gesch. van Nw. Nederland, 1818) zegt dat de bemanning 16 koppen bedroeg. Van Meteren zegt dat de bemanning 18 of 20 koppen bedroeg.

2) Reizen van Willem Barents, etc. Dl. II, p. 236.

3) De Villeroy aan Jeannin, 28 Maart.

4) Jeannin aan de Villeroy, 8 Mei.

5) De Villeroy aan Jeannin, 28 Maart.

nin te maken.[1]) Maar wie was hij? Het schijnt dat de onderhandelingen met den „pilote expérimenté" waarin wij Rijp meenden te herkennen, waren afgesprongen, wellicht juist op grond van het geknoei met Instructie en Vlag, dat, in de oogen van een eerlijk zeeman, aan de gansche onderneming een karakter van zeeschuimerij moest geven. Rijp althans werd de gezagvoerder niet, Melchior van den Kerckhove nam het bevel op zich. Hij was een zeeman van zeer ruime ervaring, wiens staat van dienst ons nog niet voldoende bekend is.[2]) Toch kunnen wij verklaren dat slechts Rijp en niet Kerckhove (zoover bekend) aan de omschrijving „pilote expérimenté etc." voldoet. Ware zij mede op Kerckhove van toepassing dan zou deze in 1596 stuurman van Rijp zijn geweest, eene onderstelling waartegen krachtige argumenten pleiten. Niet alleen had Rijp's stuurman op de reis van 1596 moelijkheden gehad waardoor hij (slechte aanbeveling voor een gezagvoerder in 1609!) aan de Noordkaap was komen te deserteeren,[3]) maar Kerckhove was, in 1596, al te ver om nog als stuurman te monsteren, gezagvoerder was hij reeds. Toevallig weten wij dat hij in 1595 op Palma, Porto Rico en S. Domingo voer, in Januari '96 te Middelburg repatrieerde en in 1597 schepen naar Indië gereed maakte.[4]) Men moet zich dus eenig geweld aandoen om te kunnen gelooven dat hij van Mei '96 tot December '96 als stuurman met eene Amsterdamsche onderneming zeilde. Dit vraagstuk is elders aangeroerd[5]), maar zeker is dat hij den 5den Mei 1609 voor Lemaire scheep ging, naar blijkt uit een schrijven van Jeannin dat op 8 Mei is gedateerd.[6]) Wij zouden niet eens weten dat Kerckhove die gezagvoerder is geweest, indien niet Hessel Gerritsz in zijne „Beschrijvinghe van der „Samoyeden Landt"[7]) de sobere woorden had laten drukken: „maer onaen- „gesien al d'exempelen van so treflicke personen, als W. Barentsz. J. Heems-

1) Jeannin aan de Villeroy, 8 Mei.

2) Portret in Haagsch Gemeente Museum.

3) Zegsman Aelbert Haeyen, verg. Reizen van Willem Barents etc., 1917, Dl. II, p. LXI.

4) Dr. F. C. Wieder „Ned. Hist. Geogr. Documenten in Spanje, 1915", p. 213 van den overdruk.

5) Reizen van Willem Barents etc. Dl. II, p. LXX.

6) Verg. ook Schrijven van Guadaleste aan den Koning van Spanje, dd. 9 Mei 1609, berichten bevattende van 30 April en 4 Mei: „A mas de los dos navios que arriba digo yban para la china salio Herelt Hoven [Kerckhove] dicho dia con una nave buena por cuenta de Isaac Lemaire la misma vuelta via del Norte". Vondst van Dr. F. C. Wieder, bij Stokes, Dl. II, p. 65 noot 11.

7) Verschenen te Amsterdam, in 1612, zie pp. 3 & 4.

„kerck ende J. Huyghen, *ende de slechte reyse die Kerckhoven gedae heeft* „*voor Isac Lameir:* so hebben eenige som onervaren vermetele menschen „haer verstout, de E. M. Raden ter Admaliteyt, ende de M. H. Staten te „versoecken, om bestellinge op nieus te becomen, nae 't noordoosten boven „nova Sembla om te seylen, etc."

IV. *De Inzichten van Plancius.*

De Linschoten-Vereeniging heeft tot dusver een goeden stelregel gevolgd: dien van geen reis naar eenig bepaald gedeelte der wereld in behandeling te nemen zoolang niet de daaraan onmiddellijk voorafgegane tocht bewerkt en uitgegeven is. Het noodzakelijk gevolg van deze wijze van werken is dat de vroegste reis het eerst aan de orde wordt gesteld, daarnà de tweede, de derde enz. allen in historische volgorde. De methode is voortreffelijk want de reeksen van gelijksoortige reizen vormen een samenhangend geheel; elke latere tocht wortelt in en vindt zijn verklaring door een vroegere, omdat de deelnemers zooveel mogelijk hun voordeel deden met de ondervindingen vóór hen opgedaan; dus wordt een reis eerst begrijpelijk wanneer men de ervaringen van alle voorafgegane onderzoekers in het juiste licht heeft leeren zien. Het is de natuur der feiten die de werkwijze der Linschoten-Vereeniging voorschrijft. Slechts éénmaal is zij van haar beginsel afgeweken en wel met de eerste harer uitgaven[1]: de door Mr. S. Muller Fz. bewerkte „Reis van Jan Cornelisz May naar de IJszee en de Amerikaansche Kust, 1611—1612". Toen zij tot die afwijking besloot, diende haar het Geluk, want de reis van May behoort grootendeels beschouwd te worden als eene onderneming bestemd om te verrichten wat Henry Hudson zich, in 1609, veroorloofd had nà te laten: te weten, het zoeken van een *Noordoostelijken* doortocht. Van Hudson weten wij weinig, van May betrekkelijk veel en wat wij van dezen laatste weten is juist geschikt om een begrip te geven van hetgeen de lastgevers verlangd of niet verlangd hebben van Hudson. Dat de Instructie hem het zoeken van een *Noordwestelijken* doortocht verbood, stipten wij reeds aan, dat men hem het ontdekken van een Noordoostelijke doorvaart opdroeg weet ieder, maar wij weten *niet* hoe hij dat onderzoek moest opvatten en verrichten. De reis van 1611—1612 geeft echter het antwoord voor die van 1609, want de Instructie is in haar geheel bewaard gebleven en kan, op

1) Dl. I der Werken der Vereeniging, ed. 1909.

zeer weinig nà, beschouwd worden als een heldere toelichting van het standpunt dat Hudson's lastgevers, door Plancius voorgelicht, innamen.[1])

Door Plancius voorgelicht? Zeer zeker, want naar blijkt uit hetgeen Plancius en Hudson elkaar ter hand stelden of over en weer ruilden, onderhielden zij zakelijke betrekkingen. Hudson gaf aan Plancius eene kaart of schets, waarop te zien was hoe men, door Lumley's Inlet (Hudson Straat) in den Grooten Oceaan zou kunnen komen; [2]) Plancius gaf hem de journalen [3]) van Weymouth (1602 en '05) en hij deed nog iets meer. Hij gaf Hudson inzage van eene vertaling die Willem Barents gemaakt had van een reis naar Groenland, hij leende hem eene aanteekening van Barents [4]) betreffende de getijen in Straat Waygatsch. Merkwaardig! Dit geschiedde op 27 Maart 1609 en juist 2 dagen tevoren hadden de XVII besloten dat de Kamer Amsterdam de reisinstructie zou opmaken. [5]) Die Instructie was dus in de maak, misschien was zij al gereed gekomen. Zou Plancius, wien Lemaire's expeditie waarschijnlijk allernaast aan het hart lag, die vriendelijkheden voor Hudson hebben over gehad indien de Compagnie dezen had willen uitzenden op eene hem, den Geograaf, onwelgevallige route of indien zij hem bij het opmaken der Instructie op een of andere wijze had willen voorbijgaan? Neen voorzeker; de samenhang der feiten bewijst m. i. overtuigend dat ook Hudson's Instructie door Plancius moet zijn in de pen gegeven.

Het moet dus mogelijk zijn, terugwerkend als het ware met de Instructie op 13 Maart 1611 aan May verleend, welk document de toenmalige inzichten van Plancius in hun vollen omvang doet kennen, de aan Hudson medegegeven opdracht tamelijk nauwkeurig te reconstrueeren. Al wat men daarvoor noodig heeft, is een grondig begrip van de vermeerdering welke de geografische wetenschap, van Maart 1609 tot Maart 1611, in schijn of werkelijkheid heeft ontvangen. Om dat te weten te komen, moeten wij de globe raadplegen welke Plancius in 1612 in den handel bracht[6]) en onderzoeken

1) Res. S. G. 14 Maart 1611, zie Muller Reis J. Corn. May, p. 183 t/m 192.

2) Hessel Gerritsz „Samoyeden Land" enz. eerste ed. 1612: Mr. Hudson .... had zijn oogh-merck om door Lumbleys inlet in Fretum Davis in een doorgaende zee te comen, ghelijck wy sulcx in zijn Caerte by Mr. Plantius gesien hebben.

3) Idem 2de ed. 1612: Want als deselve Hudson t'Amsterdam was an 1609 .... heeft hy dese journalen van D. P. Plancius met groot behaghen bekomen.

4) Purchas III, III, p. 518 vlg. Verg. Reizen van Willem Barents etc. Dl. II, p. 229 & 230.

5) Res. der XVII, 25 Mrt. 1609, Bijlage K.

6) Gedeeltelijk gereproduceerd bij Dr. F. C. Wieder: Spitsbergen op Plancius' globe van 1612. Tijdschr. Aardr. Gen. Dl. XXXVI, 1919 p. 582. Exemplaar in mijn bezit. Zie bijl. T.

of daarop wellicht iets voorkomt dat uit de jaren 1609—'11 kan stammen. De daarmede verband houdende wetenschap of hypothese moet dan van May's instructie worden afgetrokken, zal men die van Hudson nabij komen.

Op de globe ziet men, als onverwacht, eenige met Nederlandsche eigennamen aangeduide kustlijnen tusschen Spitsbergen en Nova Zembla te voorschijn komen. De namen zijn uit oudere gegevens niet bekend en komen op jongere ons bekende kaarten of globes niet voor, terwijl de kustlijnen na enkele jaren alweer van de kaarten verdwenen zijn. Zij moeten iets voorstellen waaromtrent men tusschen 1596 (Rijp en Barents) en 1612 (jaar der globe) aanwijzing meende te hebben bekomen. De namen zijn: „Verlaten Eyland", „Zeven Broeders", „Staten Eylant", „Berger Clippen", „Carins Bay" en „Gerrits Eylant". Daaronder verdient het Verlaten Eiland eene afzonderlijke beschouwing. Het is hetzelfde dat Rijp, in 1596, op den oversteek van Spitsbergen naar Nova Zembla had gerapporteerd onder den naam Visch-Eiland. [1]) Legt men het dagboek van May op 29 Juli 1611 naast de Resolutie van zijnen Scheepsraad in dato 2 Augustus en merkt men op dat deze laatste twee geweldige fouten bevat: te weten, in het opschrift, waar (blijkens het slot) 22 Juli voor 2 Augustus staat en in den tekst waar „2den Augusti" voor „23 Augusti" moet worden gelezen, dan ziet men duidelijk dat Verlaten-Eiland en Visch-Eiland twee verschillende benamingen zijn voor een en hetzelfde op 74° N.Br. onderstelde object. Door nautische becijferingen [2]) kan men nog een eind verder komen, zij bewijzen dat Verlaten Eiland geacht werd te liggen in 74° N.Br. en ongeveer 40° O.L. van Greenwich, d. i. wel 220 zeemijlen van Hope Island (Spitsbergen) verwijderd bij een breedteverschil daarmede van 2° 42'; reden genoeg om te mogen verklaren dat het tot de vele fictieve eilanden der vroegere kaarten behoort. De kaarten van Hondius voorkomende in Pontanus' „Beschrijving van Amsterdam" (Lat. 1611, Ned. 1614) vertoonen, voor zoover mij bekend, het eiland niet, doch er moeten exemplaren zijn waarop het, in later jaren, is bijgegraveerd al is dat zonder vermelding van den naam geschied. Het Aardrijkskundig Genootschap publiceerde in 1879, eene reproductie van Hondius' kaart naar zulk een exemplaar. [3]) Het eiland bevindt zich daar

1) Visch-Eiland, zie: Muller „Reis van May", pp. XX, XLII, 1, 9, 10, 97, 105, 107, 186, 187, 188. Verg. „Reizen van Willem Barents" Dl. II, p. LXVIII. Verlaten Eiland, zie Muller als voren, p. 21.

2) Zie Naber: Hypothetische eilanden in de Barents-Zee, Tijdschr. Kon. Ned. Aardr. Gen. 2de Serie, Dl. XXXVII, 1920, p. 88 vlg.

3) Tijdschrift Aardr. Gen. 1ste Serie, Dl. III, 1879, Kaart No. 1.

in 74° N.Br. en Noordoost van de Noordkaap. Van grooter belang is echter een vaag stukje kustlijn, door Hondius op alle exemplaren ten zuidoosten van Spitsbergen geteekend; het geeft misschien reeds een voorproefje van Plancius' gedétailleerde voorstelling op zijn globe.

Die kustlijn van Plancius (afgezien van Verlaten Eiland) verwijst naar eene reis en wel Nederlandsche reis die voor 1612 moet ondernomen zijn. Men kan haar slechts vereenzelvigen met eene op zichzelf staande ontdekking van de ten zuiden van Edge-Island (Spitsbergen-Groep) liggende „Duizend Eilanden" welke, naar ons beste weten, met 77° overeenkomen en verder met Whale's Point en het gansche Stans Voorland daarachter, met Hope Island daarvoor, welk laatste in 76° 42′ gelegen is. Op orientatie en effectieve ligging der punten of op de schaal der voorstelling kijke men hier niet te nauw, want misschien is de breedte van slechts één punt behoorlijk bepaald en al het overige naar gissing bijgeschetst. De besproken kustlijn ligt op de globe tusschen ruim 78 en klein 75°; de breedte van Hope Island valt op alle manieren binnen die grenzen.

Wien moet men voor den rapporteur houden? Slechts twee antwoorden schijnen mogelijk: Rijp in 1596 of Kerckhove in 1609, vermoedelijk dezen laatsten. Er bestond toch geen de minste reden om eene in 1596 ontdekte kust jaren aaneen van de kaarten en globes gebannen te houden en er eerst in 1612 mede voor den dag te komen, terwijl erkend moet worden dat een enkel punt van ondergeschikt belang als het „Verlaten Eiland" jaar in jaar uit kan zijn veronachtzaamd, doordien er, van Barents' posthume kaart (1598) tot de Plancius-Globe, geen op origineele gegevens gebaseerde voorstellingen verschenen. De grootere waarschijnlijkheid dat Plancius, door middel van zijn globe, een blik doet slaan op de uitkomsten van Kerckhove's reis blijft dus. De vriendschap die Plancius en Lemaire onderhielden met Jeannin waarborgt ons dat ook Kerckhove is uitgezonden op eene der door den geograaf geprefereerde routen en mocht de zeeman diens lievelingsweg: te weten, dien „onder den polo" zijn ingeslagen, dan kan hij ook, mits eene ijsvrije zee aantreffende, zéér dicht nabij Hope Island en Edge's Land zijn uitgekomen. Het gelukt niet, redenen te bedenken die eene ontdekking van 1596 willens deden verzwijgen tot 1611; het gelukt zeer wel de motieven aan te wijzen die uitkomsten van 1609 deden geheim houden tot 1611 en '12. Lemaire, koopman met hart en ziel, moest hechten aan het geheim der onder zijn toevoorzicht door Kerckhove gedane ontdekkingen. Plancius, die hem heimelijk gesteund had, had er dezen keer ook be-

lang bij dat de uitkomsten welke men aan Frankrijks koning had willen versjacheren niet al te luidruchtig werden uitgevent. Zoo mocht dan ook de immer goed geinformeerde Hessel Gerritsz, in diens in 1612 verschenen „Samoyedenlandt", slechts met een enkel woord reppen van Kerckhove's reis, maar vergunning om de bewuste kustlijn op zijne kaart (de zoogenaamde Daniell Kaart) te zetten, kreeg hij blijkbaar niet. Hondius daarentegen had, naar 't schijnt, wèl de vergunning bekomen om een voorloopige kustlijn, zuidoost van Spitsbergen, op zijne kaart te zetten. [1]) Het stiekum overleg met Frankrijk kan ons verklaren waarom het tot 1612 moest duren eer de bedoelde kusten, nog steeds zonder toelichting maar thans behoorlijk gedétailleerd, op de globe kwamen. [2]) Het was toen nog ruim vroeg, want eerst in 1614 deed Lemaire afstand van zijne IJszeeplannen; in de lente van dat jaar kreeg hij octroooi voor reizen naar de Stille Zuidzee en toen dacht hij er natuurlijk niet langer aan om op een der noordelijke routen concurrentie te gaan voeren tegen zichzelf.

Bij de beoordeeling der Instructie van 1611 zooals zij aan Jan Cornelisz May is medegegeven, hebben wij ons dus daarvan rekenschap te geven, dat Plancius, de man van de „Open Poolzee", rekening moest gaan houden met een land, een uitgestrekt land misschien, dat geacht werd zich tusschen Spitsbergen en Nova Zembla uit te strekken. Houdt men dit in 't oog, dan begint men te begrijpen wat hij twee jaren tevoren, bij het opmaken van

---

1) Bovendien vindt men bij Hondius nog het oude „Willoughby's Land" en een land „Matsyn" *beide te samen* restanten van een ouder en grooter eilandencomplex dat vroegere kaarten ontsierd had en in beginsel slechts kan worden gehouden voor een dubbelganger van Nova Zembla. Bij de toenmalige onmogelijkheid om de lengte op zee te bepalen, kwamen dergelijke dubbelgangers dikwijls voor.

Ook Hessel Gerrits en Plancius hebben het Willoughby's Land nog.

Mr. Joris Carolus van Enkhuizen heeft het aloude Matsyn (in 1594 vindt men reeds Straight of Matuchin op eene kaart van Batista à Doetechum) willen verbeteren in „Marfijn". Vermoedelijk dacht hij aan het walrusivoor. Ivoor is in het Portugeesch: „marfim". Dus: een ivoorkust.

2) Misschien werd die globe weer een aanleiding voor Hondius om, op de latere voor Pontanus afgedrukte kaarten, het Verlaten Eiland bij te graveeren.

Maar natuurlijk brengt men door zulk druppelsgewijs toedienen van de waarheid het publiek van streek. Joris Carolus, die allicht niet tot den kring van Plancius zal hebben behoord, vond goed Kerckhove's kusten te verplaatsen naar „Marfijn" (d. i. Hondius' Matsyn) en hij trok de kust ten zuiden van Spitsbergen, die inderdaad de Kerckhove's kust wel zal zijn, daarbij aan onder de benaming „Onbekende Cust". Verg. Wieder in T. A. G. 1919 kaart XVII. De Caroluskaart is van 1614.

instructies, zoo voor Hudson als voor Van den Kerckhove, in het binnenste van zijn wetenschappelijk gemoed mag hebben beleden.

De instructie van 1611 is een merkwaardig staatsstuk waar onderricht en voorschrift elkaar wel eens in den weg loopen, maar toch niet zoo, of men kan de vereischte scheiding wel tot stand brengen. Geografisch het merkwaardigst zijn de artikelen 5 t/m 15 waarvan 6, 7 en 8 beschouwingen bevatten die in 1611 al begonnen overjarig te worden, terwijl 5 en 9 t/m 15 de destijds meer actueele voorschriften geven. Men kan de artikelen echter niet toelichten zonder dat men de door Plancius gegeven getallenwaarden heeft gecontrôleerd. Ik heb dat gedaan en hier en daar kleine, weinig belangrijke verschillen gevonden, gelijk te verwachten was. Men bedenke dat Plancius alle bolvormige driehoeken op zijne globes moest afpassen of op een blad papier uitslaan, dat hij met logarithmische sinustafels of zelfs met handige trigonometrische formules niet gezegend was! Het is echter niet voldoende die instructie, desnoods met de verbeterde getallenwaarden erbij, over te lezen; om de bedoelingen gaat het. Om die bedoelingen duidelijk te doen uitkomen, bracht ik de artikelen in modern (nautisch) nederlandsch over, waar 't kon met beperking van 17de-eeuwsche duisterheid. Ik geloof dat deze werkwijze aanbeveling verdient en veroorloofd is te achten; men zou er anders toe komen de artikelen één voor één te beschouwen en te verklaren en daarmede in een ernstig bezwaar vervallen: het leveren van een langgerekt opstel waaruit zij die nimmer iets met zeevaart te maken hadden de zaak niet zullen leeren begrijpen, terwijl zij die dat vak beoefend hebben haar toch wel onmiddellijk kunnen doorzien. Naar de letter en naar de bedoeling dan luidt de Instructie als volgt:

5

Ende om nu uuyt Nederlandt, doer de Oceanische Tartarische groote zee ende strate van Anian, te bezeylen de wijtvermaerde coninckrycken van America, China ende Japan, is geraden dat men volge de gewoenelycke zeevaert van deghene, die uuyt

Teneïnde de Noordoost-Passage te vinden volge men aanvankelijk de gewone route naar Lapland of naar de Witte Zee, tot men recht West van Andenaes[1]) staat, hetwelk wij achten te liggen op 69° N.Br. en 45° O.L. van Corvo. Daar een lengte-

1) Lofvoet (Lofodden) is niet met zekerheid te localiseeren. Bij sommige mijner beschouwingen neem ik daarvoor aan: een Noorsch kustlicht dat al vele jaren bestaat en zich zéér nabij de 69° bevindt: te weten, Andenaes dat in 69° 19′ 30″ ligt.

dese landen nae Lappelandt ende de Witte Zee jaerlicx zeylen, naementlyck tot de 69 graden van de polus-hooghte, hetwelcke is oost ende west, met het noordersche deel van het eylandt Loffoet, deswelckes middelen gelegen is onder de 45 graden der langhte; ende alsoe onder den 69 graet der breede, een graet der langte groot is vijff duytsche mylen ofte [1]) $22^1/_2$ minuten, soo can men lichtelick weten, hoeveel graeden ende minuten der langte de schepen van het eylandt Loffoet westwaert in zee zijn. Oock zal de zeecaerte mette wassende graden zulcx duydelick te kennen geven, soe men daerop recht ende wel stelt den loop ende streckinge van uwe zeylage.

graad op 69° breedte slechts $21^1/_2$ zeemijlen (van 60 op een breedtegraad) bevat, kan men, nadat men zich uit zee aan Andenaes heeft verkend, de eigen geografische lengte, door het schatten van den afstand, nauwkeurig bepalen. De zeekaart op wassende graden toont eveneens dat een lengtegraad op 69° breedte 21',5 afwijking bevat.

6

Van Loffoet naer de straet van Anian is de cortste vaert tusschen Spitsbergen ende het Visch-eylandt, byaldien aldaer bequaeme deurvaert sal gevonden worden, gelyck wel is te verhoopen, doordien Jan Corneliss Rijp aen de zutwesthoeck van hetselvige Visch-eylandt zeer veel visch ende eenen stercken stroom gevonden heeft, welcke gingh langs het landt zuytzuytoost ende noortnoortwest aen; doch hy en wiste niet, van waer de embe oft vloet quam.

Van de plaats van afvaart beWesten Andenaes loopt de route (namelijk de kortste route, d. i. de groote cirkel) naar Straat Anian tusschen Spitsbergen en het door Rijp gerapporteerde Visch-eiland (ook wel genaamd Verlaten Eiland) door.

---

1) De mijlen in deze instructie zijn dietsche mijlen van theoretisch 15 op een graad. Er staat in de instructie niet „ofte" maar „ende". De bedoeling is natuurlijk: „5 dietsche mijlen of wat juister 22.5 minuten" terwijl de nauwkeurige waarde *is* 21.5 minuten.

7

Derhalven soe behoort men van Loffoet zynen cours te nemen noortoost aen tot op 80 oft 82 graden, byaldien wint ende weder sulcx toelaet; ende byaldien de schepen van de 69 graden noortoost aen hebben geseylt tot op de 80 graden der breede, soe hebben zy op de 11 graeden der breede, welck zijn tusschen de 69 ende 80 graden, oostwaert aen geseylt 43 graden ende 6 minuten der langte, ende byaldien zy op den voirseyden streeck geseylt hebben tot den 82 graden der breette, soe zijn zy 55 graden ende 53 minuten der langte voorder oostwaerts dan zy te vooren waeren, onder de 69 graed; daerom waeren zy te voiren op den 44 graed der langte, soe zijn sy nu op den 99 graden ende 53 minuten der langte.

Om zoo goed mogelijk dien grooten cirkel te volgen, sture men van het punt van afvaart beWesten Andenaes een loxodromischen koers N.O. (hoewel de groot-cirkel-koers N. 30° 6′ O is) welke goed vrij loopt van Spitsbergen (met Beren-Eiland) ter eene en het Visch-Eiland ter andere zijde. Men volge dien koers tot 80 of 82° N.Br. [ofschoon de cirkelvertex in 79° 39′ ligt].

In den opgegeven koers N.O. bedraagt de lengteverandering tusschen 69° en 80° juist 43° 1′ terwijl de lengteverandering tusschen 69° en 82° met 55° 51′ overeenkomt. Gesteld nu dat men is afgevaren van één graad beWesten Andenaes, d. i. van 44° O.L. v. Corvo, dan bereikt men (in koers N.O.) de 82 graden in 99° 51′ en de 80 graden in 87° 1′ lengte (rond 87 graden).

8

Van de 80 der breette is de spoedichste zeylage nae de straet van Anian, eerst oost ten noorden 65 Duytsche mylen, ende daernaer oost ten zuyden oock 65 mylen; want door desen loop wordt dat deel van de cirkel des 80 graeds op 't cortste doorgeseylt; ende byaldien wint ende weder u heeft toegelaeten den voirseyden cours te volgen, soe zijt ghy in de voirnoemde 130 mylen 50 graeden der langte oostwaert aen

Heeft men de 80ste parallel in 87° O.L. gesneden, dan moet men 50° Oost trachten te maken. Dit geschiedt het vlugst langs een grooten cirkel dien men zoo goed mogelijk volge door eerst 63,1 dietsche mijlen om de O. t. N., daarna 63,1 dietsche mijlen om de O. t. Z. te sturen (juister: door 126.2 d. i. tweemaal 63,1 mijlen af te leggen in koersen die geleidelijk ombuigen van $\frac{\text{N. 65° 20′ O}}{\text{O. N. O.}}$

geseylt, soedat ghy nu zijt op de 137 graeden ende 5 minuten der langte; byaldien ghy te voiren onder de 80 graedt der breette waert, op den 87 graed ende 5 minuten der langte.

door Oost tot $\frac{\text{N. } 114^{\circ}\ 40'\text{O}}{\text{O. Z. O.}}$ waarbij men een hoogste breedte van 80° 55′ bereiken zal). Langs deze route komt men weder op de parallel van 80° terug, op eene lengte van juist 137°.

9

Doch dewyle in alle zaecken, ende voornamentlyck in de zeevaert, hetgene dat seecker is verre is te stellen boven het onseecker, ende de doorvaert tusschen Nova Zembla ende het Visch-eylandt van den admirael Jacob Heemskercke ende Willem Barentsz saliger gedachten in den jaere 1596 is gevonden, soe en zullen de voirseyde twee schepen niet onderstaen nieuwe deurvaert te soecken tusschen het eylandt Spitsberg ende het Visch-eylandt, ten waere dat zy deur tegenwint wierden verhindert van den Noortcaep oostelyck aen te gaen, ende dat haer die wint wel diende, om noortoost aen te loopen; in welcken gevalle, ende anderssints niet, zy de voirseyde nieuwe doorvaert zullen mogen ondersoecken, insonderheyt byaldien zy bevinden zullen, dat de vloet aldaer compt uuyt de noorden oft noordtoosten, sonder dat zij nochtans veel tijts daerin zullen mogen doerbringen.

Doch al het voorgaande heeft vroeger wel gegolden maar het geldt thans in veel mindere mate, om redenen die ik, Plancius, voor mij houd [want thans, in 1611, mag ik mij nog niet uitlaten over het land dat Kerckhove op zijne in 1609 voor Isaac Lemaire ondernomen reis heeft gerapporteerd en welks ligging onzeker is maar dat zich wel uit kan strekken over de hier voorgeschreven koerslijnen heen]. Men kieze daarom een andere route die vrij loopt van het Visch-Eiland (met dat land van Kerckhove) en vrij van Nova Zembla, want dat er tusschen Visch-Eiland en Nova Zembla wel een doorkomen is, dat is op de reis van Barents en Heemskerck [en op het laatste gedeelte van die van Rijp] voldoende gebleken. Tenzij dus wind en weer en stroom mochten nopen de route te volgen welke is omschreven in de Artt. 5 t/m 8, schrijven wij een anderen weg voor [die vrijwel met de oude Barents-route overeenkomt], daarbij ernstig verwijzende naar het bepaalde sub Art. 12 hiernà.

10

Sullen daeromme haeren cours nemen nae de Noortcaep ende van daer oost ten noorden aenseylen, om te hebben gesichte van Nova Zembla, by noorden Langenis, hetwelck licht opden 104 graedt ende 5 minuten de(r) langte ende opten 73 graedt ende 10 minuten der breette; van daer zullen zy loopen noort ten westen tot op de polus-hooghte van 76 graden, omme alzoe op het bequaemst te zeylen in 't midden door tusschen Nova Zembla ende Visch-eylandt, van waer zij zullen noortoost aengaen tot op de hoochte van 80 graden, waermede zy sullen commen op den 122 graed der langte. Ende byaldien zy van daer 39 mylen oost aenzeylen, soe sullen zy commen op den 137 graeden der langte.

De route welke wij bij voorkeur en als in de eerste plaats voorschrijven [*want de allereerst beschrevene geldt slechts in de tweede plaats*] begint bij de Noordkaap.

Men sture van die Kaap [die wij op 71° 25′ N.Br. en 61° 30′ Oost van Corvo [1]) stellen] een koers O. t. N., waarmede men uit zal komen beNoorden Langenes op Nova Zembla, hetwelk wij in 73° 10′ N.Br. en 104° 5′ O.L. plaatsen. Nadat men zich dáár ter plaatse zal hebben verkend en dus weer een goed bestek kan maken, sture men N. t. W. tot 76° N.Br. Dusdoende blijft men zeker vrij van Visch-Eiland (dat in 74° N.Br. ligt) ter eene en het land van Nova Zembla ter andere zijde [wordende de parallel van 76° in 101° 57′ gesneden].

Van dit snijpunt sture men koers N.O. tot op de parallel van 80° die men in 121° 22′ zal snijden. Daarnà nog 41 dietsche mijlen om de Oost houdende, komt men weder op het punt bedoeld in Art. 8, dat in 137° O.L. ligt. [Juister volgens berekening 137° 7′].

11

Alles wat in 't voirgaende ende in 't naevolgende geseyt wordt van zijn cours te setten, dat is te verstaen van het natuyrlycke noorden ende zuy-

Alle hiervoren opgegeven koersen zijn rechtwijzend en opgemaakt in de onderstelling dat zij recht door zee gaan zonder ergens over land

1) Zie de opgave bij Stevin en de Plancius-globe zelf.

den, ende alle anderen streecken desgelycx, insgelycx oock dat byaldien u wint ende weder soedaenige cours te nemen toelaeten, ende dat daer geen eylanden in de zee liggen, die soedaenige cours verhinderen; want het is wel te bedencken, datter meer eylanden zullen gevonden werden, als noch ter tijt ons bekent zijn.

heen te loopen. [De dietsche mijlen worden geacht van 15 in één breedtegraad te zijn].

12

Desgelycx oock soe zal hoognoodich wesen, dat de schepen haer houden boven het ijs, opdat zy niet en worden besloten tusschen het ijs ende het landt, gelyck Willem Barentsz wedervaeren is.

Men begeve zich (daar wij van gevoelen zijn dat ijs en land veelal samengaan, zoodat de open zee meer ijsvrij is dan het kustwater) vooral niet tusschen het ijs en den wal, opdat men niet tusschen die beide bezet rake, zooals aan Willem Barents is overkomen.

13

Van de voirseyde 137 der langte ende 80 graeden der breedte sullen de voirnoemde schepen haeren cours nemen doer de ruyme Tartarische zee zuytoost ten zuyden, wel soe zuydelick aen, omme alsoe op het cortste ende doer een spoedige zeevaert de straet van Anian met Godes hulpe te bezeylen.

Eenmaal aangekomen op het eindpunt bedoeld bij Artt. 8 en 10 (80° N.Br. en 137° O.L.) sture men een koers „Z.O. t. Z. wel zoo Zuidelijk" (Z. 29° 23′ O zou nauwkeurig zijn, verg. Artt. 14 en 15) om naar Straat Anian te komen.

14

Als men van de 80 graden der breedte zuytoost ten zuyden aenzeylt tot op de 50 graeden der breedte, soe is men voorder oostwaert aengeseylt 54 graden ende 37 minuten der langte; derhalven waeren de schepen te

Indien men van 80° N.Br. en 137° O.L. precies Z.O. t. Z. koerst, zal men de parallel van 50° N.Br. in 191° 35′ snijden.

vooren op den 137 graedt, soe zullen zy nu op den 191 graden ende 37 der langte zijn.

15

Naer de alderbeste kennisse, die men noch ter tijt heeft, soe is de straet van Anian gelegen omtrent op den 183 graedt der langte ende den 50 grade der breedte; daeromme soe zullen de schepen soeveel zuydelick aengaen als zuytoost ten zuyden. De rechte ende waere gelegentheyt van dese straet sullen de schippers ende stuerluyden gewisselick cunnen affmeten ende affteeckenen uuyte noordtoosteringe van de compasnaelde ende de polus-hoochte.

Maar Straat Anian wordt ondersteld te liggen in 50° N.Br. en 183° O.L.; daarom valt de koers Z.O. t. Z. wat te oostelijk [Z. 29° 23′ O of Z.Z.O. $^5/_8$ O ware de juiste loxodromische koers]. Men houde daarmede rekening door bij de navigatie goed te letten op het bedrag der Lengte, waarvoor verwezen zij naar D. Petri Plancii theorie over de afwijking der kompasnaald in verband met de lengte [1]).

Plancius, die veel van wat wij door eenvoudige berekeningen oplossen door constructie op den bol tot klaarheid heeft moeten brengen, heeft veel met groote cirkels moeten werken; hij zal dus wel eens betreurd hebben dat hij den zeelieden het varen langs zulke cirkels niet zoo maar kon voorschrijven. Valt eene route met een grooten cirkel samen, dan moet men dien cirkel camoufleeren. De instructie van 1611 getuigt van zulk een geval, haar Artikel 8 bevat een voorschrift tot het volgen van een grootcirkeltrek, maar in bewoordingen die ons wat onbeholpen klinken. Plancius stelt hier en hij doet daaraan wel, gemiddelde loxodromische koersen in plaats van de echte grootcirkelkoersen. Koersen die geleidelijk van N. 65° O. door Oost naar N. 115° O. behooren om te buigen vervangt hij hier door twee koersen O. t. N. en O. t. Z. met bijbehoorende vrij goed berekende of geconstrueerde verheden. Het standpunt der toenmalige zeevaartkunde gedoogde het niet beter.

Maar wie hem hier een „verkapten" grooten cirkel ziet gebruiken, begrijpt ook wat hij in Art. 6 verstaat onder „de cortste vaert van Lofvoet naar

1) Zie: „Reizen van Willem Barents etc." Dl. II, p. XXI vlg. De theorie is in de prentkunst vertegenwoordigd door een aardige gravure van Joh. Collaert naar Joa. Stradanus en wel No. 16 der „Nova Reperta" uitg. Philips Galle. Onderschrift: „*Magnete paulum utrinque saepe devia Dat invenire portum ubique Plancius*".

Anian", namelijk den grooten cirkel die deze beide punten verbindt, die ook inderdaad de theoretisch kortste weg van punt tot punt voorstelt. Die cirkel loopt van 69° N.Br. en 44° O.L. naar 50° N.Br. en 183° O.L. Trekt men dien grooten cirkel op de hierbij behoorende groote uitslaande kaart, welker projectie (gnomische) ten gevolge heeft dat de groote cirkels door rechte lijnen worden voorgesteld, vergelijkt men daarna dien cirkel met de inderdaad voorgeschreven eerste route, dan ziet men dat route en cirkel niets met elkaar gemeen hebben. De groote cirkel loopt zelfs *zuidelijker* dan de route en die route valt veeleer samen *met een anderen grooten cirkel:* dien van Lofvoet naar 55° N.Br. en 190° O.L.; vanwaar dit verschijnsel?

De zaak is zeer eenvoudig. In vroeger jaren had Plancius de Straat van Anian, op autoriteit van den Portugeeschen Piloot Teixeira, in 55° N.Br. en 190° O.L. geplaatst[1]).

Zoo heeft hij dan aan May in 1611 en a fortiori aan Hudson in 1609 eene route aanbevolen waarvoor hij vroeger geijverd had, nà haar met het oog op de veranderde gegevens over haar laatste gedeelte een weinig (maar niet genoeg) geretoucheerd te hebben. Zoo doet de instructie van 1611 ons niet alleen zien wat in 1609 voorschrift moet zijn geweest, zij doet ons gevoelen dat zij in haar wezen nog veel verder terug gaat; misschien doet zij ons wel zien wat in 1596 aan Barents en Rijp is opgedragen.

Uit dit oogpunt beschouwd behoeft ons niet te verwonderen dat Plancius bij Art. 7, niettegenstaande de groote cirkel *geen* grooter breedte dan 79° 39′ vermag te bereiken, de schepen laat zeilen tot 80 en 82° breedte. Hij heeft den ouderen grooten cirkel van Lofvoet naar Anian op 't oog, welks vertex (noordelijkste punt) in 81° 47′ bij 111° 54′ O.L. ligt. Wij begrijpen nu ook waarom hij in Art. 7 wel over de parallel van 82° *spreekt*, maar in Art. 8 niettemin *voortbouwt* op die van 80°. Die 82° stelden het uiterste noorden voor, alwaar men, door misgissing stroom etc. mocht geraken; de grens lag eigenlijk al zuidelijker, namelijk in 81° 47′.

Wij begrijpen thans hoe Plancius oorspronkelijk bij het opmaken zijner koersen te werk ging: hij trok den grooten cirkel van Lofvoet naar Teixeira's Anian en moest dien, voor praktisch gebruik aan boord, door stukken van

---

1) Verg. de door De Jonge aan Plancius toegeschreven bundels over de lengte: Alg. Rijks-Archief, Bundel Admiraliteit, No. 10, Lit. H., Loket g. Verg. Reizen van Willem Barents etc. Dl. II, p. XII.

loxodromen gaan vervangen. Hij heeft dat als volgt gedaan: de grootcirkelkoers van afvaart (bij 69°) is N. 23° 30′ 16″O, de grootcirkelkoers van aankomst op de breedte van 81° is N. 66° 1′ 47″ O, het gemiddelde is N. 44° 46′ O; de loxodroom N. 45° O snijdt den grooten cirkel in 81° 27′ N.Br. bij 96° O.L. en snijdt de parallel van 81° N.Br. in 93° 5′ O.L. Men sture dus N. 45° O tot 81° N.Br. en is dan vrijwel op den grooten cirkel terug.

Vandaar moet men sturen naar 81° N.Br. en 137° O.L., hetgeen men op twee manieren kan doen: langs de parallel of langs een grootcirkelboogje. De eerste manier leidt langs een omwegje; het tweede moet dus geschieden. De groote cirkel tusschen 93° 5′ en 137° bereikt een hoogste noorderbreedte van 81° 38′ 36″, dat is op weinig na de 81° 47′ die men, volgens de grootcirkelroute niet overschrijden moet. Men sture dus met twee gemiddelde koersen naar de 137° en vandaar naar Anian (55° N.Br. en 190° O.L.). Dit zou volgens een grooten cirkel moeten gebeuren, maar dezen cirkel kan men vervangen door een loxodroom Z.O. t. Z. die, op 55° N.Br. precies in 190° 8′ doet arriveeren.

Dit ongeveer is de Plancius-route, zooals hij haar opstelde in veel vroeger jaren toen Teixeira's opgave nog door hem werd aanvaard. De verplaatsing van Anian naar 50° N.Br. en 183° O.L. had een grondige revisie van de route ten gevolge moeten hebben maar Plancius revideerde niet, hij retoucheerde. Noordoost, dus schreef hij voor, tot 80° N.Br. en 87° O.L. vandaar de bocht van de parallel afsnijdende naar 80° N.Br. en 137° O.L. (grootste breedte op dat traject 80° 57′) en dan, met een koers Z. O. t. Z., niet naar 50° N.Br. en 183° O.L. maar naar 50° N.Br. en 191° 35′; die 8° 35′ lengtefout zouden wel terecht komen als men goed op de variatie van de kompasnaald lette. Deze is de leer van den weg „onder den polo" zooals wij haar èn in haar laatste stadium, nauwkeurig leeren kennen èn zooals wij durven vermoeden dat zij er in de dagen van Barents en Rijp mag hebben uitgezien. Dezen hadden ongetwijfeld een route opgekregen die op zeer weinig na samenvalt met de eerstelijk ontwikkelde: van Lofvoet naar 55° breedte en 190° lengte.

De andere, in 1611 gebiedend voorgeschreven route, welke men ook wel de oude Barentsroute zou kunnen noemen omdat zij O. t. N. van de Noordkaap leidt, vereischt weinig toelichting. Plancius legt het zoo aan dat zij in 80° N.Br. en 137° O.L. weer met de groot-cirkelroute samenvalt. Aan die waarde 137° scheen hij te hechten en dat mocht ook wel omdat zij, in

81° breedte althans, met zulk een mooi afgeronden koers (Z.O. t. Z.) naar Teixeira's Anian gepaard ging.

Het karakteristieke van de Instructie 1611 ligt daarin, dat Plancius, met zekere voorliefde eene route *be*schrijft die hij ten slotte toch eigenlijk niet *voor*schrijft; hij doet hetgeen hij op den voorgrond stelt wijken voor hetgeen den achtergrond vult. Dat men het zich voorstelle! Van ouds werd over de beide routen gestreden, de eene N. en O. van de Noordkaap was door Barents verdedigd en tot tweemaal toe ongeveer gevolgd, de andere, de „wech onder den polo" was die waarvoor Plancius het had opgenomen. Thans moest hij den strijd opgeven en den weg aanbevelen dien hij vroeger had afgekeurd. Het lag ertoe. Plancius had bericht gekregen van die kusten welke wij aan Kerckhove toeschrijven die weliswaar tot de Spitsbergen-groepen behoorden, maar toch de kaarten opvulden ter plaatse waar hij zijn koerslijnen getrokken had. Zoo dus de Plancius-route versperd scheen, bleef er niets anders over dan de oude Barents-route op den voorgrond te brengen. Dit is het licht dat de instructie van 1611 op den gang van het poolonderzoek werpt.

In 1609 dan, had Plancius, naar wij vermoeden mogen, nog geen bericht van de aan Kerckhoven toegeschreven eilandengroep ontvangen en dus had hij, bij het opmaken der instructies zoo voor Hudson als voor Kerckhove, want dat hij voor twee expedities die eenzelfde doel voor oogen hadden verschillende routen aanbeval mag men niet aannemen, met die eilandenwereld nog geen rekening te houden. Dit in aanmerking nemende komt men tot de onderstelling dat Hudson en Kerckhove instructies hadden die de Plancius-route met klem voorschreven, de Barents-route slechts subsidiair aanbevalen. Hiervoor pleit ook de door mij immer aan Kerckhove toegeschreven ontdekking van Hope-Eiland en omgeving. Heeft Kerckhove zich aan de Plancius-route gehouden, heeft hij van 69° N.Br. en 44° O.L. (van Corvo) N.O. gestuurd, dan kan hij even goed bij Hope-Eiland zijn uitgekomen als Barents vóór hem bij Beren-Eiland uitkwam. (Zie tekstfiguur op pag. XIX). Hope-Eiland ligt 71 mijlen (van 5358 M.) buiten Kerckhovens koers, Beren-Eiland 63 mijlen (van 5358 M.) buiten dien van Barents; de koers gerekend N.O. van het punt dat 1° lengte beWesten Andenaes ligt [1]).

---

1) **Beschouwt men de posthume kaart van Barents, neemt men aan dat hij van 69° Br.**

Nog één belangrijk punt trekt in de Instructie de aandacht: met de jaren is Plancius niet bang voor het ijs der poolstreken geworden, hij durft de schepen over de hoogste noordelijke breedten jagen. Hij was van meening en Hudson had hem in dat gevoelen gestijfd dat de zon, wanneer zij in de poolstreken circumpolair kwam te worden, ook in staat was de temperaturen aldaar tot een aanmerkelijke hoogte op te voeren. Tot 70° breedte, dus meende hij, placht de temperatuur af te nemen maar noordelijker zou in de zomermaanden het klimaat weer zachter worden. Het opzoeken van hooge breedten werd dus voor het onderzoek eer bevorderlijk dan schadelijk geacht; wie zich noordelijker dan zelfs 82° waagde, waagde eigenlijk niets. Het is niet noodig dieper op die theorie in te gaan, daar Jeannin haar in den breede heeft omschreven in zijn brief aan den Koning van 25 Januari 1609. Slechts zij aangestipt dat zij waarschijnlijk de reden bevat waarom Plancius de oude route slechts retoucheerde, toen hij eene nieuwe kon aanwijzen die toch aanmerkelijk zuidelijker liep. Hij voelde voor hooge breedten meer dan voor lage!

V. *De Inzichten van Hudson.*

Of Hudson met de opdracht een Noordoost-Passage te gaan zoeken ingenomen was? Men mag vermoeden van *niet.* Hij had ten vorigen jare die doorvaart gezocht maar het zoeken opgegeven en zijn hart trok naar een Noordwest-Passage. Heeft hij, zooals wel waarschijnlijk is, getracht die passage op het tapijt te brengen, dan vinden wij den weerslag daarop bij Van Dam, bij den goed-ingelichten Van Dam, die ons heeft medegedeeld dat alle andere wegen dan die welke door het Noordoosten leidden, hem wel en expresselijk waren verboden[1]).

Om te verklaren wat hij in het Noordwesten of Westen wilde zoeken dient men zich eene voorstelling te maken van de berichten welke hij over die destijds verre oorden heeft kunnen inwinnen en daarbij in aanmerking te nemen dat hij niet minder maar wèl meer heeft kunnen weten dan velen zijner Engelsche tijdgenooten. Men moet daarvoor eenige jaren terug gaan, namelijk tot 1606.

bij 44° O.L. afvoer in een koers N.O., dat hij Beren-Eiland in 74° 30′ Br. en 49° O.L. legt, dan heeft hij het eiland 59.4 mijlen (van 5388 M.) buiten den koers gelegd, op een totale verheid van 118.5 van die mijlen.

1) Bijlage D.

Den 10den April 1606 verleende de Koning van Engeland[1]) een Charter aan twee Maatschappijen waarbij aan elk harer vergund werd een „plantation and habitation" te stichten aan de Oostkust van Noord-Amerika en wel in streken die, tot dusver, nog niet aan eenige Europeesche heerschappij onderworpen waren. Met eene onduidelijkheid die ons vreemd doet opzien wees de Koning elk harer een veld van werkzaamheid aan. De eene compagnie mocht eene nederzetting stichten tusschen de 34ste en 41ste breedtegraad, aan de tweede werd hetzelfde vergund, mits tusschen de graden 38 en 45. Een voorschrift om de nederzettingen uiteen te houden werd ook gegeven: de tweede nederzetting mocht niet binnen de 100 mijlen van de eerste worden aangelegd[2]). Maar de beide vergunningen hadden een zeker gebied gemeen dat grootendeels diengene zou kunnen toevallen die het eerst zijne volkplanting in die strook zou weten aan te leggen[3]). Van tweeën een: dat gebied tusschen 38° en 41° werd waardeloos geacht, of men meende dat er veel van te halen viel. Dit laatste was het geval, naar blijkt uit een bewaard gebleven stuk, waarbij Bestuurderen van de Virginia-Company hun inzichten openbaren omtrent de keuze van de plaats waar men een eerste versterkte stad zou kunnen stichten[4]). Men moest, dus oordeelden die Bestuurderen in December 1606, men moest de rivier uitzoeken die meest uit het Noordwesten scheen te komen *"for that way You shall soonest find the other Sea"*. Dat de Chesapeake Bay, al hebben de Engelschen haar kort hierop tot 160 mijlen van de monding bevaren, aan die voorwaarde niet heeft voldaan, begrijpt een ieder die zich de kaart van Amerika zoowat voor den geest kan halen, hij begrijpt echter ook dat het onderwerp daarmede niet uitgeput of van de baan was. De Delaware of een andere eveneens nog te ontdekken groote rivier zou immers tot het doel kunnen leiden!

De zaken van de Virginia Companies gingen, in de eerste jaren van haar bestaan, niet naar wensch: retourladingen in edele metalen of kostbare handelsartikelen bleven evenzeer uit als geruchtmakende ontdekkingen. Men meende de Companies tot meerderen bloei te kunnen brengen door herziening van het Charter aan te vragen. Dit nieuwe Charter, hoe lang er

1) Herdrukt bij Poore, Dl. II, ook bij Brown, Genesis.

2) Hier is het charter gelukkig zéér nauwkeurig; de mijlen zijn statute miles. De statute mile is een volstrekt willekeurige maat uit de dagen van Elizabeth, groot 5280 feet.

3) Gemeten langs de kustlijn, liggen de parallellen ongeveer 240′ d.i. 276 statute miles uiteen. Zie vorige noot.

4) Kingsbury, p. 19. Ook bij Brown „Genesis", I, pp. 79—85.

over is onderhandeld eer het tot stand kwam weten wij niet, werd den 23sten Mei 1609 verleend [1]).

Men moet onderstellen dat Hudson van den staat waarin de Virginia Companies zich bevonden uitstekend op de hoogte is geweest en ook, toen hij Engeland verliet, zeer goed geweten heeft dat een nieuw charter stond te worden uitgelokt. Want hij beschikte over zéér belangrijke stukken, over „brieven ende Caerten, die een Capiteyn Smith [2]) hem wt Virginia gesonden „hadde, daermede hy aenwees een Zee om te varen hun zuytse Colonie aen „de Noortsyde, ende van daer te gaen in een westerlijcke Zee". Het is de goed-ingelichte en te Londen wonende Van Meteren, die het ons heeft medegedeeld [3]). Hudson's belangstelling voor de zaken van Virginia was gaande gemaakt; zou hij dan de gelegenheid hebben verzuimd te Londen de kennis aan te vullen die uit het land zelf tot hem was komen overwaaien? Neen, voorzeker.

Maar welke voorstelling maakte men zich dan van dat gebied ten Noorden van Virginia dat daar lag tusschen de parallellen van 38° en 41° N.Br.? Om die vraag te beantwoorden moet men zich verdiepen in de geschiedenis der ontdekking van de Oostkust van Noord-Amerika, waartoe de fraaie studies van Dr. F. C. Wieder in het meermalen genoemde werk van John Phelps Stokes in staat stellen. [4])

Zich latende leiden door scherpzinnige kritiek, toegepast op een met geoefenden speurzin bijeengegaard kostbaar materiaal, trekt Dr. Wieder eenige besluiten welke in hoofdzaak daarop neerkomen dat de kusten van Noord-Amerika (globaal gesproken) tusschen 37° (of 38°) en 41° N.Br., in de jaren welke ons bezig houden, zeer onvoldoende (of in 't geheel niet) op de kaarten stonden. Men kan dit wellicht nog wat preciseeren door te zeggen dat die kusten wel in kaart gebracht waren, maar dat het bestaande kaartbeeld bij de overlevering had geleden en steeds minder vertrouwen genoot. Grootendeels waren die kusten reeds bevaren, ja beschreven en in oude tijden gekarteerd, maar, ofschoon de herinnering aan de ontdekkers voort-

---

1) Afgedrukt bij Poore, Dl. II.

2) Een der groote figuren uit de vroege geschiedenis van Virginia.

3) Van Meteren, ed. 1611.

4) Wat het essentieele betreft ook te vinden in Tijdschrift Aardrijkskundig Genootschap 2de Serie, Dl. XXXV (1918), p. 235. „Onderzoek naar de oudste kaarten van de omgeving van New York".

leefde, [1]) waren de uitkomsten welke zij hadden verkregen op de algemeene en bijzondere kaarten als in verdrukking geraakt. Daalt men af in détails, dan rijst het vermoeden dat bovengenoemd kustgedeelte in Hudson's dagen *onbekend* werd geacht.

De oudste zeevaarder van wien wij zeker weten dat hij de monding der Hudson-Rivier heeft bereikt is Giovanni da Verrazano geweest (Apr. 1524), een Florentijn, die, in Franschen dienst, het ontdekken van de Noordwest-Passage in opdracht had en die de kust heeft bevaren van Zuid-Carolina tot Nova Scotia. Een relaas van die reis dat alle vóór 1900 gepubliceerde beschrijvingen verre overtreft is, eenige jaren geleden, aan het licht gekomen. Het staat bekend onder den naam „Codex Cèllere" [2]) naar dien van den toenmaligen eigenaar (te Rome). Kaarten of schetsen welke met deze reis verband houden worden bij Stokes aangetroffen. De meest belangwekkenden daarvan lijken mij eene kaart van Vesconte di Maggioli (1527) en eene van Verazzano's broeder Girolamo, [3]) die van 1529 dateert. Karakteristiek is een groote oceaan, die zich op het westelijk gedeelte der bladen vertoont en de oostelijke kustlijn tot op enkele mijlen nadert. Hij komt zoowat met Pamlico-Sound en Albemarle-Sound overeen, maar de Florentijnen zagen er heel wat gewichtigers in: op de kaart van Maggiolo draagt hij den trotschen naam van „Mare Indicum"!

Een jaar later (1525) is de kust weer bezocht door Estevam Gomes, een Portugees in Spaanschen dienst, die haar van New Foundland tot ongeveer 40° N.Br. heeft bevaren. Vandaar kan hij naar de Antillen of naar Europa zijn overgestoken, maar het lijkt waarschijnlijk dat hij de binnenwaartsche bocht tusschen Nantucket en Kaap May min of meer heeft afgesneden, met andere woorden: weinig werk heeft gemaakt van dat belangrijk gedeelte der kust. Documenten die onmiddellijk op de origineelen van Gomes terug gaan zijn wel aan te wijzen: vooral eene kaart die men de Castiglioni-kaart [4]) noemt (1525) en eene kaart [5]) van Diego Ribeiro (1529). Zij toonen de

1) Zoo op Plancius' kaart van Nova Francia: „anno 1524 a Joanne Verrazano detecta". — Exemplaar ter Universiteits-Bibliotheek van Amsterdam.

2) Verg. Stokes, Dl. II, p. 11 noot 35 en p. 169 vlg.

3) Stokes, Dl. II, kaarten C. Pl. 12 & 13. Respectievelijk bevinden zij zich in de Ambrosiana te Milaan en in het Vatikaan.

4) Stokes, Dl. II, kaarten C. Pl. 7 & 8. Eigendom van de familie Castiglioni te Mantua. Zie ook: Tijdschr. Aardr. Gen. Dl. XXXV.

5) Stokes, Dl. II, kaart C. Pl. 10. Aanwezig in het Vatikaan.

groote waarschijnlijkheid aan dat Gomes zich nabij de Penobscot heeft opgehouden en vandaar naar het schiereiland van Kaap Cod is gereisd. Wat hij verder heeft verricht blijft eenigszins onzeker.

Hadden nu de hydrografen de kaarten van Verrazano en van Gomes op oordeelkundige wijze weten te combineeren (ondersteld natuurlijk dat men te Sevilla zoo goed als in Italië van Verrazano's verrichtingen op de hoogte is geweest) dan zou men reeds omstreeks 1530 tot eene zeer toonbare voorstelling van Amerika's oostkust zijn gekomen. Te vermoeden valt dat men, bij zulk een poging, op een bezwaar gestuit moet zijn zooals men het nog telkens bij de hydrografische opnemingen in onze Indiën ondervindt (zij het dan dat het bezwaar tot microscopische afmetingen [1]) is teruggebracht): men wist niet wat men van de aansluiting der verschillende werkzaamheden moest denken. *Of* een hiaat (door stippellijnen aan te vullen) *of* een overlap (door kunstgrepen weg te werken) is gewoonlijk het gevolg van zulk een twijfel en zijn de gegevens erg onzeker, dan begint een kaart te „rammelen", zooals men dat aan op de bureaux „gecompileerde" kaarten soms kan opmerken. Ten bureele redt men zich uit dergelijke moeilijkheden door stippelen of door schipperen, door buiging, draaiing, wringing, door gelijkmatige of zelfs ongelijkmatige verandering van de schaal, maar de navigateur die zich ter plaatse komt te bevinden en trouwens reeds gewaarschuwd is doordien de kaart de aanwijzing „compilatie" vertoont, eindigt steeds met die vervormingen op te merken. [2]) Van dergelijke vervorming, waarvan wij thans de ware redenen niet meer kunnen gissen, leggen de latere Spaansche kaarten van Noord-Amerika getuigenis af. Wij weten dat er eene standaard-uitgave van de Spaansche overzeesche wereld in 1536 is gereed gekomen: de thans verloren „padron" van Alonso de Chaves. [3]) Dit vermiste kaartbeeld kan men echter vervangen door eene wereldkaart van Lopo Homem, [4]) die ongetwijfeld op den verloren padron berust. De voorstelling dan van dien padron, die aan de meeste 16de-eeuwsche kaarten tot grondslag heeft

1) Het gaat dan om hoogstens eenige tientallen secunden boogs.

2) In onzen Archipel komen tegenwoordig weinig gecompileerde kaarten meer voor. De navigateur merkt de onnauwkeurigheden natuurlijk aan de slechte uitkomsten zijner eigen peilingen (plaatsbepalingen).

3) Reeds 6 October 1526 werd eene commissie benoemd om een officieel kaartbeeld van de wereld vast te stellen. Het resultaat was de padron van 1536. Verg. Stokes, Dl. II, p. 21.

4) Zie Stokes, Dl. II, kaart C. Pl. 11 en Tijdschr. Aardr. Gen. Dl. XXXV, kaart 3b. De kaart van Homem bevindt zich in het Museo degli Strumenti antichi te Florence.

gestrekt, houdt rekening met het werk van Gomes maar ook andere gegevens schijnen in aanmerking te zijn genomen; er is tenminste aan Gomes' arbeid veranderd. Aan een uitspringenden hoek, die Kaap Cod met het daarachter gelegen land schijnt voor te stellen, is een andere vorm gegeven en de baaien van S. Antonio en van S. Cristobal heeft men dichter bij elkaar en dichter bij de kaap gebracht (plaatselijke schaalverandering). Afgezien van détailverbeteringen beheerscht dit kaartbeeld de geografie tot circa 1580.

Maar omstreeks dien tijd vond Engelands groote geograaf Richard Hakluyt eene kaart en eene globe van Verrazano die hem weer aan het peinzen brachten over die westelijke zee welke den Atlantischen Oceaan op zoo korten afstand naderde [1]). Ware er een vaarwater door de landengte heen te vinden, een vaarwater dat beide oceanen verbond, dan zou het vraagstuk van de Noordwest-Passage zijn opgelost! Hakluyt publiceerde een kaartje van Michael Lok (1582) waarop de „Mare de Verrazano" staat afgebeeld — dit kan voldoende zijn geweest om het denkbeeld door anderen in Engeland, in de Nederlanden, ja waar al niet, naar den geest te doen opvangen, uitwerken, uitbreiden. Er kwamen althans kaarten die de zee weder vertoonden, thans zelfs met een arm die haar met den Atlantischen Oceaan verbond. Die arm verschijnt op eene kaart van John White (1585), op de Molineux-map (bij Hakluyt) en bij Pisanus (omstr. 1610). Die kaarten deden gevoelen hoe onvolledig de kust beNoorden Virginia en beZuiden Kaap Cod werd gekend, die onvolledigheid kwam tot uiting in de vaagheid van het Charter door Jacobus I aan beide compagnieën verleend en in de aanwijzingen van Bestuurderen der Virginia-Company zelf (1606). Het belang, zoo van de Company als van de wetenschap in 't algemeen, eischte thans scherpe bepaling, dat is: plaatselijk onderzoek.

„Waar de herders dwalen daar dwalen de schapen" dus luidde een 16de-eeuwsch spreekwoord en het doet ons begrijpen dat, waar leiders als Hakluyt hun verbeelding niet meester wisten te blijven, de kaartenverknoeiers met overmoed optraden. Zij waagden de hand te slaan aan een der meest karakteristieke estuariën die tot dusver het kaartbeeld van Noord-Amerika hadden beheerscht, namelijk aan de Penobscot Bay, die N.N.O. van het Schiereiland Kaap Cod is gelegen. Een was er die de baai, ter plaatse waar zij zich sedert 1525 op de kaarten bevond, gemoedelijkerwijze dempte, maar om haar op een aanmerkelijken afstand WEST van Kaap Cod uit het niet te doen herrijzen. Een uniek kaartje dat deze afdwaling aan

1) Verg. Stokes, Dl. II, p. 38, repr. kaart C. Pl. 17.

de vergetelheid ontrukt, in handschrift en op perkament geteekend (een van Dr. Wieder's meest gelukkige vondsten!), kwam in 1914 voor den dag; men vindt het gereproduceerd bij Stokes onder den naam Virginia Company Chart[1]) op de jaartallen 1606 à 08. Op grond van interne evidentie van velerlei aard is men gerechtigd de hier genoemde jaartallen te aanvaarden en ook het verband met de Virginia Company staat vast, doordien de aan beide Companies toegekende terreinen er met sprekende kleuren zijn aangeduid. De van haar plaats gebrachte Penobscot Bay met de talrijke daarvoor liggende eilanden en de daarin uitloopende rivier beslaat een zeer groote oppervlakte, zoodat men daar gerust van eene zee of binnenzee zou mogen spreken. Brengt men zich nu te binnen hoe Van Meteren ons heeft medegedeeld dat Hudson eene kaart van John Smith had ontvangen, waarop eene „ZEE" was voorgesteld die, beNoorden Virginia langs, toegang zoude geven tot den westelijken Oceaan, dan kan men zich ongeveer indenken hoe die (onbekende) kaart van Smith er heeft uitgezien: zij moet een westelijke zee hebben vertoond die verbonden was met de binnenzee van de (valsche) Penobscot die, op de Virginia-Chart, juist ter plaatse van de tegenwoordige New York Bay ligt[2]). De van haar plaats gebrachte Penobscot heeft meegeholpen om het geloof en dus ook de hoop te wekken aan een toegang aldaar tot de westelijke zee van Verrazano!

Wij begrijpen nu wat Hudson aan de kusten van Noord-Amerika wilde zoeken, maar wij begrijpen toch nog wel iets meer. De zuidelijke Virginia-Company, wier zaken slecht gingen, die zich met het oog op het nieuwe Charter in een overgangstijdperk bevond, had bij het ten einde loopen van 1608 of in het begin van 1609 vermoedelijk tijd, geld noch gelegenheid om iemand, wien dan ook, op een onderzoekingstocht te employeeren. De noordelijke Compagnie was weinig actief[3]), andere Engelsche reeders waagden het zoo licht niet te gaan lorredraaien op terreinen die aan gecharterde maatschappijen waren voorbehouden. Kwam daar misschien nog bij dat

---

1) Stokes, Dl. II, C. Pl. 21 A.

2) Er zijn wel meer voorbeelden van kusten welker kaarteering in den loop der jaren achteruit ging. Zoo bleek mij bij de opneming der Tomini-Bocht in 1904 dat velerlei détailwerk op de gecompileerde kaarten van circa 1890 verre achterstond bij wat eene kaart van 1682 te zien gaf. „Verg.: „Varia op het gebied der maritieme hydrographie" in Marineblad Jaargang 1906—'07.

3) Zij schijnt na een mislukte poging op kleine schaal om een volkplanting te stichten alleen nog zoowat ruilhandel te hebben gedreven. Van Meteren, ed. 1614, boek XXXI, p. 629.

men, ter zake van de reis van 1608, een weinig ontevreden over Hudson was[1]), dan hebben wij zoowat alle redenen bijeen, die hem, naar wij ons voorstellen, genoopt kunnen hebben om zijn geluk in Holland te gaan beproeven. Maar ook de Hollanders, zoowel hunne staatslieden als hunne kooplieden, kunnen goede redenen hebben gehad om van een onderzoek beNoorden Virginia afkeerig te zijn. Zij leefden, al was er ter zee soms wrijving te over, met Engeland in vrede; zij wenschten het Hof van Sint James niet te ontstemmen vooral niet nù, nu de onderhandelingen over het Twaalfjarig Bestand en ook die over de aan Engeland terug te betalen oude schuldvorderingen tot een goed einde schenen te zullen leiden[2]). Toch nam de Oost Indische Compagnie Hudson in haren dienst aan, maar zij deed het blijkbaar zonder eenige geestdrift en eigenlijk alleen om te verhinderen dat Isaac Lemaire zich van hem bedienen zou. Zij zond Hudson uit, *niet* op de Noordwestelijke maar wèl op de Noordoostelijke route. Kon dat de Engelschen ontstemmen? Vermoedelijk niet, het ging hun althans niet aan, te minder omdat het varen onder vreemde mits bevriende vlag, in 't algemeen, immer veroorloofd is geweest, maar toch schijnt de Britsche Regeering hem de reis te hebben verboden, hetgeen althans te lezen is in een merkwaardig schrijven van den Markies van Guadaleste[3]), gedateerd te Brussel den 9den Mei 1609. Mag men ernaar gissen waarom de Engelsche Regeering Hudson in zijne vaart poogde te stuiten? Ik geloof het wel: men kende den man en vertrouwde de zaak niet.

Een ding heeft Hudson stellig geweten toen hij zijn opdracht in de Noordelijke IJszee voorbarig en eigengerechtigd opgaf, om, tegen de orders in, er met zijn schip vandoor te gaan naar Amerika[4]). Hij wist dat eene eventueele ontdekking binnen de aan de Virginia-companies toegewezen grenzen zijnen landslieden kon schaden en zijn lastgevers bevoor-

---

1) Zie voren p. XV.

2) Het Bestand werd gesloten 9 April 1609.

3) „De Olanda tengo aviso de 30 de Abril que la Compania ha armado dos navios famosos para embiar a hazer la prueba si pueden negociar en la China, confiados en que han de tener retirada en Tartaria, empresa que la queria hazer un ingles y su amo no lo a consentido". Verg. Stokes, Dl. II, p. 41, noot 2. Met het tweede schip is dat van Lemaire bedoeld. Zie hiervoren.

4) Wanneer een schipper zijne reis onderbreekt om te gaan varen in wateren waarvoor schip en lading niet zijn geassureerd, spreekt men in assurantiekringen van „deviatie". Ongeoorloofde verkoop van een schip in den vreemde, door den Schipper, heet „stellionaat". Bedrog inzake schip en lading heet „baratry" (It. barrateria).

deelen, dan wel zijnen landslieden ten goede kon komen zonder baten af te werpen voor zijne lastgevers. Kon het hem schelen wien hij eigenlijk in de kaart speelde? Liever dan die vraag te beantwoorden, willen wij het er maar voor houden dat het bloed der wereldontdekkers van het echte ras in hem kookte, dat hij ontdekkingen nastreefde met de driften van een hartstochtelijk sportsman, dat alle bijkomstige overwegingen hem schenen in het niet te verzinken zoo hij slechts nieuwe landen of wateren ontdekken kon.

VI. *De beschikbare bronnen.*

De bronnen waaruit men Hudson's reisverrichtingen leert kennen leveren minder op dan men wenschen zou, maar troebel zijn zij niet.

Uitvoerigst van allen is het journaal van Robert Juet, oorspronkelijk door Purchas gepubliceerd (1625) en hierachter afgedrukt. Het vangt zonderling aan. Juet laat het schip den 25sten Maart *naar ouden stijl* van Amsterdam vertrekken, den 27sten d.a.v. uit Texel zeil gaan en den 5den Mei *naar nieuwen stijl* de Noordkaap ronden. Den 19den Mei is het alweer aan de Noordkaap terug (na vermoedelijk de kust van Nova Zembla even in 't zicht te hebben gehad) en het journaal blijft verder naar nieuwen stijl ingeschreven. Is dat gegoochel met den stijl aan opzet toe te schrijven? Ik weet het niet, maar constateer dat wie te weinig acht slaat op den datum waarop de reis begonnen is, ook den indruk kan krijgen dat Hudson tien dagen meer aan zijn eigenlijke opdracht gewijd heeft dan inderdaad het geval is geweest. Van de Noordkaap wordt koers gezet naar Amerika en verder is het journaal vrij geregeld bijgehouden tot bij binnenkomst te Dartmouth in Engeland op 7 November 1609. De 20ste Juni is oningevuld gebleven of bij het afdrukken over het hoofd gezien en de onbelangrijke oversteek van Amerika naar Dartmouth is in zijn geheel gesupprimeerd.

Wat weet men van Juet? Men weet dat hij de reis van 1608 met Hudson had mede gemaakt als „mate" en ook dat hij op de reis van 1610 in diezelfde hoedanigheid heeft gemonsterd. In 1609 is hij dus, vermoedelijk, eveneens „mate" d. i. tweede (of derde) stuurman of „derdewaak"[1]) geweest, want de „Onderschipper", de man die op Hudson volgde, was een Neder-

---

1) Een zeldzaam voorkomend woord, dat ik echter onlangs nog aantrof in een zeeuwsch scheepsjournaal van 1820.

lander. Ongetwijfeld was Juet iemand die zekere kunde aan belangstelling paarde. Oud kan hij niet geweest zijn, daarvoor gevoelde hij nog te veel voor vreemdsoortige visschen, kreeften en dergelijke bijkomstigheden die hem op de reis onder oogen kwamen.

Berust Juet's dagboek op het journaal van Hudson? Legt men het oor te luisteren, dan doet de „toon" die erin doorklinkt dat dikwijls vermoeden en eigenlijk moest er ook geen reden zijn om te denken dat het officieele journaal niet af en toe geraadpleegd zou wezen. Een scheepsjournaal behoort alle belangrijke voorvallen en de uitkomsten der voornaamste waarnemingen te bevatten, maar het „geheim" blijft immer zéér betrekkelijk, daar die voorvallen en uitkomsten voor geen der opvarenden geheimen zijn. Onderstellingen, beschouwingen of conclusies (tenzij adviezen van den scheepsraad) *behoeft* een journaal niet te bevatten, zakelijk behoort het te blijven daar het in hoofdzaak moet dienen om bij navraag als bewijsstuk (maar als bewijsstuk van overwegend belang) te worden overgelegd. Is Hudson trouwens de bekwame navigateur geweest waarvoor men hem houden moet, dan heeft hij zijn loodingsreeksen, zijn rondpeilingen (met of zonder peiltoestel), zijn landverkenningen, zijn schetsen van kustlijnen enz. wel in afzonderlijke schrijfboeken bijgehouden (zooals ook wij doen) en die boeken heeft hij natuurlijk bij voorkeur niet uit handen gegeven, maar toch is er reden om te denken dat hij ook zijn journaal wel achter slot zal hebben gehouden. Wij kennen namelijk zijn dagboek van 1608 en zien daaruit dat hij overwegingen en conclusies somtijds wèl inschreef. Dit op zichzelf is reeds een afdoende reden om op den duur geheimzinnig te worden zoo men het niet reeds is, want ieder gezagvoerder van eenige ervaring *weet* dat zijne motieven en zijne op grond daarvan genomen besluiten *nimmer* op welwillende beoordeeling mogen rekenen, zoodat hij maar best doet als hij die voor zich houdt [1]). Ik ben dan ook wel geneigd aan te nemen dat het gansche op Juet's naam staande dagboek van Juet zelf is en niet aan Hudson's journaal is ontleend [2]). Wat Juet verhaalt is ook soms te futiel om door den Schipper zelf te zijn geboekstaafd en bovendien verklapt hij éénmaal iets dat dezen compromitteert: dat dronkemanstooneel met de Wilden in de kajuit van de Halve Maan op 20 September.

---

1) „To find fault with the seamanship of the captain is a crew's reserved store for grumbling". Bekende zeemanswijsheid.

2) Het journaal bevat eene herinnering aan Hudson's eerste reis (1607) waar Juet niet bij was, maar dit kan op een mondelinge mededeeling van Hudson berusten. Zie: 11 Juni.

Het handschrift zal wel slordig geweest zijn. Het komt mij althans voor dat getallen weinig vertrouwen verdienen. Zoo op 9 Juli: 44 voor 43, op 18 Augustus: 90 en 80 voor 19 en 18. Daardoor wellicht rammelen de breedten zoozeer, dat het vrijwel onmogelijk is een behoorlijken reistrek te schetsen. Ook de afgelegde verheden, inzonderheid die welke op 6 September, 1 en 2 October vermeld worden, moeten fouten in de getallenwaarden bevatten. De onderstelling dat Purchas het handschrift moeilijk heeft kunnen lezen kan die tekortkomingen verklaren maar niet verbeteren. Overigens is op het journaal slechts aan te merken dat Juet de volgorde der feiten dikwijls verkeerd opgeeft; men zie b.v. den 13den September. *Ten 7 ure* gaat men onder zeil en ankert weer, *des nachts* wordt de afwijking van het kompas bepaald, *des achtermiddags* gaat men onder zeil. Een vreemde tijdsorde!

Van voortreffelijke hoedanigheid is het overzicht dat Emanuel van Meteren[1]) in zijn „Belgische Oorlogen" heeft gegeven. Nauwgezet was Van Meteren; naarstiglijk verzamelde hij de berichten welke hem uit alle deelen der wereld bereikten maar hij ging met oordeel te werk. Daar hij te Londen, als agent van verschillende handelshuizen, woonachtig was, kan men het door hem verzamelde Engelsche nieuws als nieuws uit de beste bronnen beschouwen; daar hij in 1583 tot „hooftman ofte Consul vande Collegie der Nederlandtsche Cooplieden" was gekozen, was hijzelf een middelpunt geworden waar velerlei Nederlandsche belangen hunne behartiging vonden. Zijn kring van kennissen en bekenden was zéér uitgebreid. Zoo zien wij hem, in 1594 reeds, met Richard Hakluyt onderhandelende over de memories inzake de Noordoost-Passage welke deze ten gelieve van de Zeeuwsche reeders opstelde en door zijne tusschenkomst aanbood. Hakluyt en Van Meteren kenden elkaar toen al twintig jaren[2]), maar dit is nu niet van zoo heel groot belang. Wèl van belang is, op te merken dat Van Meteren van het IJszee-onderzoek op de hoogte was en tuk op nieuws als wij hem ons moeten voorstellen, zorgde te blijven! Juist om een geval, als zich met Hudson voordeed toen deze in Dartmouth was binnen gevallen en aangehouden, tot klaarheid te brengen, vereenigde Van Meteren alle wenschelijke hoedanigheden. Met het onderwerp was hij vertrouwd, zijn weetgierigheid kan hem hebben aangespoord om Hudson te gaan opzoeken toen deze zich in Londen ophield, zijn plaatselijke bekendheid kan hem in staat gesteld

1) Zie Bijlage N.

2) Zie „Reizen van Willem Barents" etc. Dl. II, p. 201.

hebben dezen te vinden zoodra hij naar hem zocht, zijn naam en vermaardheid kunnen Hudson, van diens kant, bewogen hebben om zich met Van Meteren in betrekking te stellen, vooral indien de gewezen Schipper van de Halve Maan zich voorstelde dat de Consul hem wellicht blank zou willen schuren in de oogen der Hollandsche reeders, die, want daaraan kan men toch niet twijfelen, zich tot den „hooftman van de Cooplieden" hadden gewend zoodra zij vermoeden konden dat er iets vreemds met hun schip was voorgevallen.

Zij die over Hudson hebben geschreven en de origineelen hebben bestudeerd, laten het veelal voorkomen alsof Van Meteren inzage heeft gehad van Hudson's papieren. Het komt mij weinig waarschijnlijk voor; de Engelsche Regeering was althans begonnen met die papieren in beslag te nemen. Eer zou ik denken dat Van Meteren met Hudson heeft gesproken en (als een goed persman) tijdens of onmiddellijk nà het onderhoud zijne aanteekeningen heeft opgesteld. Mij is het, wanneer ik Van Meteren lees, als hoor ik den Schipper, die zich toch eenigszins verantwoorden wil, mopperend alle schuld van zich op anderen schuiven. Heeft hij voorbarig en eigengerechtigd bij Nova Zembla den steven gewend, dan is het „om de coude, die eenighe „die wel in Oost-Indien geweest waren, qualijck herduren conden" en daarom zijn zij (kan het ook anders waar Hudson ergens bevel voert?) „twis- „tich gheworden onder den anderen". Dat is dan de reden waarom hij hun een ander reisplan heeft voorgeslagen: den weg naar Amerika! Is hij zoomaar op de bonnefooi naar Amerika overgestoken [ofschoon toch Plancius die zijn instructies in de pen had gegeven overtuigd was [1]) dat daar niets te vinden zou zijn]? Neen, allerminst. Hij, Hudson, wist het wel, hij had immers kaarten en brieven van John Smith. Heeft hij in Nova Francia (Penobscot) zich den tijd ten nutte gemaakt om zich door het ruilen van bont en pelswerk een retourlading te verzekeren? Neen, dat ging zoo maar niet: „het schipvolck leefden qualick met het lantvolck". Heeft hij, aan de rivier die zijn naam draagt, gezorgd voor een retourlading zooals hij misschien in Nova Francia al had kunnen krijgen? Geenszins, maar ook dat ligt niet aan hem doch aan de bemanning: „daer hadde meer connen wtgherecht worden, hadde daer goeden wille int schipvolck gheweest". Waarom is hij, in plaats van naar Holland te keeren, binnen gevallen in een Engelsche haven? Wat hijzelf gewild heeft vernemen wij niet dadelijk, maar aan hem ligt het zeker niet, aan den Scheepsraad ligt het. Dààr was men van „ver-

1) Zie Bijlage O.

scheyden opinien", een wilde naar Terra Nova varen om er te overwinteren maar „niemant nochtans sprack van thuys nae Hollant te varen, dat den „Schipper *meerderhande achterdenck* gaf". Vanwaar die achterdenck? Hij vreesde zijn „gemutineert volck omdat sy hem by wylen rouwelick hadden „gedreycht". Ook het klimaat draagt schuld. Wat er volgt komt zeker niet uit een scheepsjournaal, het doet denken aan een door den Consul ingesteld onderzoek, waarbij de ondervraagde zich maar zoowat verantwoordt met wat hem voor den mond komt. Hudson heeft naar Ierland gewild [zeker, daar hadden de Engelsche autoriteiten hem zoo licht niet achterhaald] maar is niettemin in Engeland binnen geloopen. Wat waren toen zijn plannen? Hij wilde in Maart (1610) weer naar het Noorden vertrekken om er de walvischvangst te gaan combineeren met de ontdekkingen! Wèl heeft hij naar Holland geschreven, om goedkeuring van zijn plan verzocht, om meer geld gevraagd (!) en voorgesteld een man of zes à zeven van de équipage door anderen te vervangen [1]). Heeft men van die voorstellen willen weten? Neen, opontboden heeft men hem. Is hij gegaan? Helaas neen, maar ook dat is zijne schuld niet; de tijd om te vertrekken is wel verloopen, maar hij kan toch niet helpen dat de Engelsche Regeering hem heeft laten aanhouden!

Hier is meer dan men kan bijeen brengen uit bescheiden die zijn bijgehouden door iemand die, als Hudson, bij de ware waarheid nu juist geen overgroot belang heeft. Mondelinge informatie uit de eerste hand schijnt mij dit alles toe. Is zij niet van Hudson afkomstig, dan toch zeker van iemand die goed op de hoogte was en *niet* tot zijne vijanden behoorde, want de toon is allerwege verontschuldigend, nergens rechtstreeks beschuldigend. Maar Emanuel was niet alleen consul, hij was kroniekschrijver en een die zijn vak verstond. Hij heeft wel gezorgd dat zijne inlichtingen goed waren, gelijk ten overvloede blijkt uit de data die hij opgeeft [2]), die op ééne na kloppend zijn en ook uit de breedte-opgaven, die beter met de werkelijkheid overeenkomen dan afwijkende opgaven bij anderen.

De derde bron is De Laet, wiens „Nieuwe Werelt" in 1625 het licht zag, dus in een tijd toen men reeds rechten op Nieuw-Amsterdam tegen de Engelschen had te verdedigen. Daarom beschouwt men De Laet wel eens als tendentieus. Maar hij kan veel geweten hebben, meer dan Van Dam die eerst in 1621 geboren werd en bovendien kan hij Plancius gekend hebben.

---

1) Toeleg om de Hollanders vanboord te krijgen en alleen Engelschen te monsteren?

2) Een drukfout: 17 voor 12 Augustus.

De Laet is bijzonder uitvoerig over de verrichtingen voor de Delaware, maar hij geeft geene data, wel breedten. Hij laat Hudson (fol. 88/89) sprekende optreden; dit is zeer belangrijk: hij citeert derhalve. Waaruit? Hij zegt het niet en rechtstreeksche aanwijzing is er niet, dus mag eene gissing beproefd worden. Kan hij Hudson's journaal in handen gehad hebben? Het is niet waarschijnlijk, want nergens blijkt dat de Engelschen de in beslag genomen papieren weer hebben afgestaan. Kan Hudson in persoon naar Holland zijn overgekomen? Het kan, maar waarvoor zou hij zich die moeite hebben gegeven? Zijn geld had hij te voren ontvangen en waar moet iemand die den 7den November te Dartmouth binnen valt, naar Holland schrijft, antwoord ontvangt, in Januari aangehouden wordt, verhoord moet worden en in April weer zee kiest, den tijd vandaan gehaald hebben voor een reis heen en terug naar Amsterdam, naar Amsterdam waar men ook wel lust zal hebben gehad om hem een poosje te laten brommen? Wat kan De Laet dan onder oogen hebben gehad? Misschien eene verklaring van Hudson, afgelegd voor Consul Emanuel Van Meteren, maar eene andere onderstelling lijkt waarschijnlijker. Wij weten dat Hudson uit Dartmouth naar Holland schreef en om geld vroeg. Wie geld vraagt pleegt aan te toonen dat hij waar heeft geleverd voor de tot dusver genoten gelden; dus heeft Hudson ook een extract-journaal of een beknopt relaas van de reis mede overgezonden, alles vermoedelijk vergezeld van een schetskaart van de ontdekte streken. Uit een stuk van dien aard, dat in den eersten persoon enkelvoud schijnt te zijn gesteld geweest, kan De Laet hebben geput. [1])

De vierde bron is het handschrift van Mr. Pieter Van Dam, advocaat der Oost-Indische Compagnie en Secretaris der XVII van 1652 tot 1706! Hem werd bij Resolutie der XVII van 9 Juli 1693, met ontheffing van den dagelijkschen arbeid der Compagnie, opgedragen „een pertinente en naeukeurige „beschrijving te maken van de constitutie, regeering en handel der Com„pagnie, van haer begin en geboorte af". Aan deze taak heeft Van Dam bijna 8 jaren gewerkt; 10 Maart 1701 diende hij het resultaat van zijnen arbeid in, dat 8 foliodeelen benevens 2 deelen met inhoud en register besloeg. [2]) Het werk bestaat, op één verloren geraakt deel (dat de Ambonsche zaken

1) Er komt bij De Laet minstens één sterk sprekend anglicisme voor: „gheinbayct" voor „embayed". Dat anglicisme geeft te denken (Zie Bijlage Q).

2) Wanneer zal het eens uitgegeven worden?

van 1623 bevatte) na, nog en wordt bewaard op het Algemeen Rijks-Archief te 's Gravenhage (met nog een afschrift).

Voor Hudson's geschiedenis levert het Handschrift in de eerste plaats eene copie van het den 8sten Januari 1609 tusschen hem en de Compagnie gepasseerd contract. Voorts komen twee alinea's voor, waarbij de advocaat pertinent verklaart dat Hudson zijne bevoegdheden te buiten is gegaan, toen hij koers ging zetten naar Amerika. Men kan die verklaringen van Van Dam niet hoog genoeg aanslaan, daar geen stuk voor hem geheim was en mededeelingen van getuigen hem nog kunnen bereikt hebben.

Enkele authentieke stukken zich bevindende in het archief der Compagnie zoomede de correspondentie van Jeannin geven licht omtrent de voorbereiding der expeditie. Zij verdienen vertrouwen en zijn in deze Inleiding reeds verwerkt.

Een enkel gegeven is nog te vinden in Hessel Gerritsz' „Samoyeden Landt" (verschillende uitgaven in Latijn en Nederlandsch, 1612). Het heeft zekere kracht van gewijsde daar Gerritsz en Plancius goede vrienden waren die elkaar helpen moesten: de geograaf had wel eens behoefte aan een publicist, de publicist had een welingelicht berichtgever noodig. Men verneemt van Gerritsz dat Plancius journalen die van Weymouth afkomstig waren aan Hudson ter hand stelde, die er dankbaar voor was, dat hij Hudson trachtte te overtuigen van het onjuiste van diens beginselen inzake de Noordwestelijke doorvaart. Er blijkt dat Plancius op de journalen van Weymouth geringen prijs stelde, aan de Noordwestelijke doorvaart weinig geloof hechtte en dus ook zijne medewerking niet verleend kan hebben om haar in Hudson's instructie, tenzij dan door het bekende Verbod, te noemen. Naar Gerritsz verzekert is Hudson naar Amerika overgestoken „niet gaende „den rechten wegh (soo men hier zeyt) om dese landen geen dienst te doen", een ernstige beschuldiging! Maar wie zou de „men" waarachter hij zich hier verschuilt, anders wezen dan zijn patroon Plancius, die het weten kon maar die zich, vermoedelijk door zijn ambtskleed daarvan weerhouden, nimmer op den voorgrond plaatste?

Ten slotte de kaarten voor zoover men die als bronnen kan beschouwen. Twee komen als zoodanig in aanmerking: de Virginia-Company Chart en

de Velasco-kaart. Over de eerste is reeds gehandeld (hiervoren p. XLVI); de tweede zal alsnog ter sprake komen.

Uit de bronnen dan valt het navolgende overzicht van de reisverrichtingen op te maken. [1])

VII. *De Reisverrichtingen.*

Hudson is den 6den April (n. s.) uit Texel gezeild en heeft zich den 5den Mei ter hoogte van de Noordkaap bevonden. Weer en wind hebben hem vermoedelijk genoopt niet de eerste Planciusroute (koers N.O. van Lofvoet) te volgen, maar koers te stellen volgens de tweede route: naar Langenes op Nova Zembla (misschien wel naar Straat Waygatsch, die hij blijkens het slot van zijn journaal van 1608 prefereerde). Waar hij weer land gemaakt heeft en of hij de kust van het eiland gezien heeft, weten wij niet zeker, maar wèl weten wij dat hij den 14den Mei (zie Van Meteren en Van Dam), vermoedelijk in scheepsrade, besloten heeft den steven te wenden naar Amerika (met name naar Straat Davis) en dat hij den 19den weer bij de Noordkaap terug was.

De afstand van de Noordkaap naar het voorgeschreven punt op Nova Zembla (Langenes) bedraagt, volgens de heden ten dage aangenomen [2]) lengten en breedten, 520 moderne zeemijlen die Hudson in juist 14 dagen tweemaal heeft moeten afleggen. Hij heeft, alles dooreen gerekend 74 zeemijl per etmaal afgelegd en gemiddeld 3-mijlsvaart geloopen. Het is zeer aannemelijk. Wil men aannemen, zooals toch waarschijnlijk is, dat hij zich den 14den Mei bij Nova Zembla bevonden heeft dan heeft hij, gaande, gemiddeld $2^1/_2$ en terug komende gemiddeld $4^1/_4$ mijlsvaart geloopen. Het gaat niet over de schreef.

Men heeft gemeend Hudson's eigengerechtigde verandering van het reisplan te kunnen goed praten. Men leze wat Murphy schrijft en velen hem naar den geest hebben nageschreven: „It may be possible that the idea of „the vessel being stopped at the outset by the ice before reaching Nova „Zembla or entering upon the exploration at all, as was the fact, *never occur-*

---

1) De overleveringen der inlanders kunnen op eene na buiten beschouwing blijven. Zij maken vooral melding van de brandewijnflesch. Zie Asher "Hudson the navigator" p. 173 vlg.

2) Noordkaap 71° 10′ 24″ N.Br., 26° 0′ 30″ O.L., Langenes ongeveer 73° 40′ N.Br., 53° 30′ O.L.

„*red to the minds of the Directors,*[1]) and such a difficulty was not the failure „provided against by them. In that case, Hudson would certainly have had „a discretionary power to employ the ship, for the time, at least, for which „the crew was engaged, to the best advantage of the owners consistently „with the purposes for which she was equipped; and the consent to that „course of the crew, and particularly of the officers of the vessel, who were „all consulted on the subject by Hudson, shows that they at least so thought. „A still stronger circumstance in Hudson's favor is, that no such charge was „made against him at the time in any account of the voyage, and especially „in that of Van Meteren, in whose way particularly it would have come to „speak of it, and who must have known it, if it were true". Dit alles is uiterst betwistbaar. Die goedige Heeren Van XVII, die domme Kamer van Amsterdam, die argelooze Plancius hebben niet overwogen dat Hudson terstond ijs kon ontmoeten en *daarom* hebben zij voor dat geval, dat zich anders toch een week of veertien dagen later wel zou hebben voorgedaan, niet voorzien! Geloove het wie wil, begrijpe het wie kan. Maar in 't geval de reis geen voortgang kon hebben was, in 't algemeen gesproken, toch zeer goed voorzien in zooverre de Instructie *verbood* de Noordwest-Passage te onderzoeken [2]); dit gedeelte van de „discretionary power" was juist voor het jaar 1609 aan banden gelegd en aan die instemming van de opvarenden, die allen geraadpleegd werden en het veranderd reisplan goedkeurden, valt niet veel waarde te hechten. Wat beteekent zulk eene instemming op een schip waar de maats „twistich" zijn onder elkaar, laat ons maar zeggen : waar de bemanning in staat van oproer of muiterij verkeert? Voor mij beteekent zij alleen dat Hudson toch iets van zijn al te groote aansprakelijkheid op anderen wilde afschuiven door hen erin te laten deelen. Ook is *niet* waar dat er, omstreeks Hudson's dagen, nimmer over zijn veranderen van het reisplan met verontwaardiging is geklaagd; de scherpe uitlating van Hessel Gerritsz, zie p. LIV, geeft geen onzeker geluid! Zelfs wat Van Meteren *niet* heeft geschreven doet bij Murphy dienst om overtuigingskracht bij te zetten aan zijn eigen opvatting. Heeft Murphy dan niet bevroed dat de „Consul" die geroepen was, of nog steeds geroepen kon worden, om voor de belangen der Nederlandsche reeders op te treden zijn eigen standpunt zou hebben afgebroken, indien hij, bij openbaren geschrifte, van het zakelijke ware afgeweken om Hudson, ook uit Nederlandsch oogpunt, als heelen of halven piraat te doen kennen?

1) Cursiveering van mij.

2) Zie Van Dam, zijdelings ook Van Meteren, Gerritsz en De Laet. Bijlagen D, O, Q.

De fout der redeneering is deze: Murphy en anderen denken maar dat er voor Hudson geen alternatief bestond toen hij bij Nova Zembla den steven naar Amerika wendde. Hij had minstens drie andere en betere besluiten kunnen nemen.

Hij had tot zichzelf kunnen zeggen (overlegd heeft hij dat ook wel!) dat wie zich den 15den Mei in de poolstreken bevindt, nog vijf weken op den langsten dag kan wachten en dus nog tien weken kan besteden om te pogen het doel waarmede zijn principalen hem uitzonden te verwezenlijken. Hij had daarbij kunnen overwegen dat Barents het éénmaal bij het begin van Augustus, éénmaal bij het einde dier maand, tot de IJskaap had weten te brengen, dat hijzelf (in 1607) open water had aangetroffen op den 80sten breedtegraad. Hij had daarom een welgelegen baai op Nova Zembla of aan de Lapsche kust kunnen zoeken om dààr af te wachten welke veranderingen in den ijstoestand zouden optreden, eenige malen achtereen en telkens weer zijn geluk beproevende. Het ware een verstandige eerlijke handelwijze geweest.

Hij had zich voor den geest kunnen halen dat er nog een tweede route te bevaren viel: de echte Plancius-route, Noordoost van „Lofvoet". Hij had kunnen pogen dien weg te volgen.

Hij had naar Holland kunnen keeren om te zeggen dat de uitvoering hem, op één der routen althans, onmogelijk was gebleken en dat de ziekelijke toestand van velen onder de bemanning hem weerhouden had van het beproeven der Plancius-route. Het ware een eerlijk besluit geweest maar toch niet een besluit door het gezond verstand ingegeven, want zóó ziekelijk was die bemanning niet, of een reis naar Amerika kon er nog wel bovenop! Met het oog op den slechten geest die de mannen bezielde had het echter een wijs besluit kunnen zijn.

Ten slotte gaf hij, door zijn daad, de Kamer van Zeeland gelijk, die, den 14den Maart 1609 profetisch aan de Amsterdamsche had geschreven: „be-„gint hij hier onder onse oogen te muyteneren wat soude hij doen als hij „van ons waer".

Van de Noordkaap zette Hudson koers naar de Far Øer die hij den 30sten Mei bereikte [1]), aandeed en den volgenden dag weer verliet. Thans gold het den oversteek naar Amerika te maken, naar New Foundland het eerst. Onderweg werd naar Busse Eiland (Rockall?) uitgekeken maar men zag

1) Abusievelijk zegt Van Meteren: den laatsten Mei.

het niet en vervolgde zijn weg. Trouw werden meridiaanshoogten genomen en goed werd op het sturen gelet, naar blijkt uit de oplettendheid waarmede kimpeilingen zijn genomen. Den 25sten Juni kreeg men aanwijzing van de vischgronden der New-Foundland-Banken : er werd een zeil verkend. Den 1sten Juli begon men eenigszins geregeld te looden maar eerst op den 2den loodde men in 30 vaam diepte de bank aan, die den 3den het levendig schouwspel van een Fransche visschersvloot opleverde. Loodende en behoedzaam navigeerende zeilde Hudson New-Foundland voorbij, zonder dat hij het zag. Hij rekende den 9den Juli op de bank van Nova Scotia te zijn (bij Kaap Sable) en hij verkende dat land op den 12den en 13den, wordende op dezen datum weder twee schepen gezien. Den 14den kwam Hudson, blijkens de loodingen, in het diep tusschen Nova Scotia en den wal van het tegenwoordige Maine, maar op den 15den namen de diepten weer af, zoodat men ten anker ging en eerst den volgenden morgen, toen de lucht wat opklaarde, een vijftal eilanden van de Penobscot-Bay verkende. Men bleef daar tot 25 Juli, men kapte er een nieuwen fokkemast uit het bosch en zette dien in het schip, men had er aanvankelijk goede betrekkingen met de inboorlingen en plunderde hen daarna uit, zoover er te plunderen viel.

Wat kwam Hudson aan de Penobscot-monding doen?

Hij kwam, naar uit de feiten voldoende blijkt, zien of die rivier met de baai en met de eilanden al of niet lag waar de oudere kaarten haar geplaatst hadden en waar kaarten als de Virginia-Company-kaart haar aanwezigheid ontkenden. Tot hier en ook later ging hij naar een weloverlegd stelsel te werk. De rivier ligt in 44° N.Br. (rond cijfer), zij bood dus een goed punt aan om de kust aan te loopen voor een ontdekker die haar tusschen 41° en 38° onderzoeken wilde. Hij behoefde nu slechts geregeld de kustlijn te volgen om alles te ontsluieren wat zij tot dusver verborgen had. Dit is het wat Hudson deed. Hij volgde haar tot Kaap Cod, gaf naar De Laet zegt aan het daarbij behoorende Schiereiland den naam van Nieuw-Holland en vervolgde zijn weg langs de kust van dat schiereiland om de Zuid [1]). De Nantucket Shoals, die wel 45 zeemijlen (ruim 80 K.M.) in zuidelijke richting van de punt van het land afsteken, sloeg Hudson met gerechtvaardigde

---

1) Ook deelt De Laet mede dat Hudson het schiereiland 75 mijlen westelijker bevond dan het in de kaarten lag. Indien dit mijlen zijn van 5,36 K.M. (oude D. Geogr. mijlen) dan krijgt men 402 K.M., 217 moderne zeemijlen overeenkomende op de breedte van 42° met 4° 52′ lengte, dus in rond cijfer 5°. Het lijkt mij moeilijk dit bedrag na te passen op de oude kaarten met haar onmogelijke cylindrische netten. Op globes gaat het niet beter.

bezorgdheid gade. Het schijnt dat zij hem van reisplan hebben doen veranderen. Had hij zich met westelijke koersen tusschen de onbekende droogten gewaagd, het ware misschien te veel op 't spel gezet geweest — hij gaf er althans de voorkeur aan de geheele binnenwaartsche bocht waaraan het tegenwoordig New York ligt af te snijden en zich, van de $41^1/_2$° waarop hij zich bevond, met zuidoostelijke koersen naar 38° N.Br. te begeven, ten einde daar een nieuw punt van uitgang te vinden en de kust in tegenovergestelden zin te volgen, desnoods tot de Nantucket-Shoals terug.

Het besluit om het reisplan te wijzigen is vermoedelijk den 8sten of 9den Augustus ergens zuidelijk van Nantucket genomen. Wel was men de ondiepten zoowat gepasseerd (hetgeen Hudson niet weten kon) maar in den vroegen ochtend van den 9den kwam de groote sloep die men, naar de gewoonte der tijden, achter het schip aan sleepte, tegen den steven te pletter te loopen zóó dat men haar aan wind en golven moest prijs geven. Wel hield Hudson nog een licht vaartuigje over, maar het verlies, dat niet te verhelpen viel, moet hem tot verdubbelde voorzichtigheid hebben aangespoord. Loodende, breedten bepalende, kimpeilingen nemende en behoedzaam navigeerende kwam Hudson den 17den Augustus de kust van Virginia te verkennen, in 37° 26′ volgens Juet, in 37° 45′ volgens Van Meteren, in 37° 15′ volgens De Laet, in ieder geval een weinig zuidelijker dan de parallel van 38° die de grens van zijn onderzoekingsterrein bepaalde. Van het volgen der kustlijn in noordelijke richting kwam aanvankelijk niet veel terecht. Hudson werd uit zijn koers geslagen, maar was zoo behendig dat hij, den 26sten, weer op zijn punt van afvaart uitkwam.

De tweede maal zou het beter gaan. Het volgen van de kustlijn leverde thans geen moeilijkheden op en Hudson bevond zich reeds den 28sten voor de Delaware. Vooral De Laet is over de Delaware, waar Hudson zich „gheinbayct" (d. i. in een baai verdwaald) zag, uitvoerig. Van Juet kan men vernemen waarom Hudson zich van het onderzoeken dezer rivier onthield. Men vond de baai (namelijk aan den noordelijken oever) door riffen en ondiepten versperd, men had de groote sloep op 9 Augustus verloren, men beschikte niet over een bekwaam vaartuig (nog lichter dan de Halve Maan zelf) om voor het schip uit te looden en achtte daarom de onderneming wat gewaagd. De redenen lijken zéér klemmend, maar een lichte sloep had men toch nog wel en een paar dagen later zag men er niet tegen op om de New York Bay te gaan verkennen. Er kan dus een andere reden zijn dan de door Juet opgegevene, deze: de Delaware valt op 39° N.Br. (rond cijfer) in den

Oceaan en Hudson, die haast had, kan terecht van gevoelen zijn geweest dat de rivier die hij zocht, zoo zij bestond, aanzienlijk noordelijker moest worden aangetroffen. Was zij er niet, dan kon hij alsnog naar de Delaware terug keeren.

Aanvankelijk binnen, later buiten zicht van den wal, vervolgde Hudson de kust tot den 2den September, op welken datum de rook van een zwaren boschbrand het land weder aankondigde dat hij eenige uren later verkende. Uit zee gezien, deed het zich voor als verdronken land (Sandy Hook) waarachter eene baai werd gezien die zich voordeed als een groot meer. Men ondervond een uit den wal zettenden stroom (het afloopend water van de rivier) en ankerde naar vermoed mag worden ter plaatse die zich aan het zeemansoog het aangenaamst voordeed: nabij of achter de punt van het land. Op de banken in de monding van de baai nam men brekers waar.

Den volgenden morgen, 3 September, lichtte Hudson het anker om naar binnen te sturen en verkende hij drie „rivieren": Lower Bay, Hudson River en Rockaway Inlet. Men bleef niet immer vrij van de ondiepten, maar men besteedde den dag goed en bepaalde de breedte op 40° 30′, hetgeen, voor zoover de waarneming zuiver is, overeenkomt met de aslijn van de Lower Bay.

Den 4den September voer men, na het vaarwater met de sloep te hebben opgelood, verder en kwam ten anker in 4 à 5 vaam diepte, op 2 kabellengten uit den wal. Men moet zich die ankerplaats ergens denken vóór den eigenlijken ingang der rivier en nabij een steile punt van het land, waaraan de van Coney Island afstekende Nortons Point zeer wel voldoet. [1]) De boot loodde het vaarwater nog een eindweegs op. De eerste aanrakingen met de inboorlingen begonnen hier; zij waren aanvankelijk van vriendschappelijken aard, maar, daar men die aanrakingen in het journaal kan nalezen en zij geen bijzonderen commentaar behoeven zal ik er slechts een enkele maal melding van maken. Den 5den bleef het schip ten anker liggen en ging de boot vanboord om te looden, welke werkzaamheden den 6den werden voortgezet. Het sloepsvolk geraakte toen in strijd met inboorlingen die met twee kanoos uitkwamen en één man doodden: John Colman. De boot was een eindweegs de rivier op geweest, naar blijkt uit de gerapporteerde diepten

1) Ik had die plaats reeds lang geïdentificeerd toen mijn oog viel op een passage bij Asher, ontleend aan Yates and Moulton „History of New York" (1824, '26) alwaar een inlandsche traditie wordt aangehaald, die vermeldt dat de eerste landing van Hudson plaats had op Coney Island. Zie Asher, p. 173.

van 18 à 20 vaam die men aantreft vóór de „Narrows" op een kleine zeemijl Zuid van Fort Hamilton; ook had men een smalle rivier in het Westen ontdekt: de „Kill van Kull" tusschen Staten-Island en Bergen-Neck. De eigenlijke „Narrows" waren dus verkend.

Den 7den begroef men Colman nabij een punt dien men met zijn naam „Colman's Point" doopte en misschien te identifieeren is met Nortons Point (Coney Island) maar zeker niet met Sandy Hook.

De 8ste en 9de September gingen rustig voorbij met scheepswerkzaamheden, met name met het vertimmeren van de boot, welker boord men opboeide om de bemanning beter tegen pijlschoten te beveiligen. Den 10den maakte het schip een slagje den wal in, maar eerst den 11den stuurde Hudson met een voordeelige Z.Z.W.-lijke koelte door de Narrows. Hij loodde diepten van 7 en 5 tot 14 vaam, daarna 5 vaam en is dus een goed eindweegs door dat vaarwater gekomen. Hij vond dien dag eene goede reede die „voor „alle winden beschut" was; het kan dus wel zijn dat de Narrows zich, voor het oog, reeds gesloten hadden en de rechteroever der rivier (bij Hoboken) door de punt van Governor's Island was gedekt, zoodat men zich als in eene besloten baai waande. Deze combinatie van merklijnen doet zich voor, wanneer men zich in „Bay Ridge Channel" (tusschen Long Island en de Gowanus Flats) bevindt, alwaar Hudson misschien gelegen heeft en zeker een goede ankerplaats zou hebben gevonden. Den 12den voer men weder twee mijlen verder. De vloedstroom liep op dit traject (aanvankelijk althans) uit Z.O. t. Z., hetgeen te denken geeft dat men nog sterk onder den invloed stond van het tij dat door de Narrows naar binnen dringt, zoodat men dus ook nog niet ver voorbij die engte was. De opgegeven afstand van twee mijlen doet vermoeden dat Hudson dien dag ongeveer tegenover het latere Nieuw-Amsterdam of anders iets verderop tegenover Manhattan is geankerd. Den volgenden dag (13 September) was hij tweemaal onder zeil en legde in het geheel $6^1/_2$ mijl af, waarna hij in 5 vaam diepte ten anker ging. Is die afstand juist opgegeven, dan heeft hij het dien dag ongeveer tot Piemont gebracht, alwaar het eigenlijke rak der rivier teneinde loopt en zij zich plotseling verbreedt. [1])

Maar voorbij dit punt Piemont beginnen de opgegeven verheden oogenschijnlijk zóó onnauwkeurig te worden, dat men de reis van Hudson niet op de kaart kan volgen zonder haar te voren aan eenige kritiek te hebben

1) De Tappan Sea, in den Holl. tijd: Tappaen Zee

onderworpen. De onnauwkeurigheid is verklaarbaar: de stroom in het rivierbed heeft de vaart en dus de afgelegde verheden, in 't algemeen, doen overschatten. Bij de kleine tot dusver afgezeilde verheden komt dat niet zoo tot uiting, maar op de data 14 en 15 September heeft men, volgens Juet, wel $20^1/_2$ en 20 mijlen afgelegd. Ieder vakman van eenige ervaring begrijpt het: men is toen den maatstaf „van zicht tot zicht" kwijt geraakt, dien men tot dusver nog wel kon gaande houden.

Gaat men uit van Piemont, dat toch op weinig na met de werkelijke ankerplaats van den 13den September moet overeenkomen en past men den afstand naar Albany af, dat is tot ongeveer het punt waar de diepte in de rivier geen scheepvaart meer toeliet, dan vindt men 97 moderne zeemijlen of $32^1/_3$ van Hudson's mijlen. Juet geeft voor de op 14, 15, 16 en 17 September afgezeilde verheden respectievelijk $20^1/_2$, 20, 2 en 6 totaal $48^1/_2$ mijlen op. Om tot een bruikbare uitkomst te geraken, moet men dus, op het traject Piemont-Albany, de mijlen naar de verhouding van 3 : 2 verkleinen. De stroom op de rivier kan deze schijnbare onnauwkeurigheid der opgaven verklaren. Wat weten wij van de getijen op de Hudson-rivier en wat kunnen wij te weten komen van de stroomen welke Hudson mag hebben ondervonden?

De getijen voor de monding der rivier zijn overwegend „dubbeldaagsch" [1]) zoodat het werken met zoogenaamde „Havengetallen" tot goede uitkomsten kan leiden. De zeekaart geeft voor het Havengetal bij Governor's Island (zuid van New York) $8^u\,4^{min.}$ op; de zeilaanwijzingen [2]) voegen daarbij dat de plaatsen Sing Sing, Westpoint, Poughkeepsie, Barrytown, Stuyvesant en Albany respectievelijk het hooge water $1^u\,46_m$, $2^u\,47^m$, $3^u\,51^m$, $5^u\,4^m$, $7^u\,30^m$ en $9^u\,30^m$ later dan Governor's Island zien optreden. Volgens Blaeu's „Licht der Zeevaert, ed. 1608" was het den 13den September volle maan, den 19den laatste kwartier, den 27sten nieuwe maan en den 5den October eerste kwartier. Deze opgaven stellen in staat de voornaamste invloeden van het getij na te rekenen, mits aannemende dat de maan, op de volle en Nieuwemaansdagen, ten 12 ure Waren Tijd door den meridiaan ging; eene

1) Het hoofdgetij bij Sandy Hook is M_2 met eene amplitudo van 67 cM., daarnà volgen N en S_2 met amplituden van 15 en 13 cM.

2) United States Pilot (East Coast) Part. I, ed. 1909.

onderstelling die, waar het slechts globale beschouwingen betreft en het zonsgetij wegens de geringe waarde van zijn amplitudo niet in aanmerking behoeft te komen, tot voldoend nauwkeurige uitkomsten moet leiden.

Den 13den September was het vollemaansdag en het *ochtend*hoogwater bij Governor's Island (Havengetal $8^u\ 4^m$) moet dien dag omstreeks 7 ure zijn ingetreden[1]); hoogerop trad het, naar omstandigheden, later in: te Poughkeepsie omstreeks 11 ure, te Albany omstreeks halfvijf na den middag. Ofschoon Juet zegt dat de vloed, op zijne ankerplaats ergens bij Hoboken, ten 7 ure doorkwam, moet het veeleer waar wezen dat er destijds navloed liep of eb begon te gaan. Men voer dan ook aanvankelijk niet ver; er werd geankerd en eerst in den achtermiddag begon het zeilen de moeite te loonen. Naar het journaal immers ook vermeldt stuurde men in den achtermiddag *met het vloedtij* ten omstreeks 1 ure stroomopwaarts, hetgeen zeer goed met de berekening klopt, die het oogenblik van laagwater op circa halftwee doet stellen, zoodat van dat oogenblik de vloed zoo ongeveer moet zijn doorgekomen. Men bracht het dien dag tot, laat ons zeggen, Piemont.

Den 14den had men het gemakkelijker; het was dien ochtend ten acht ure hoogwater bij Governor's Island en derhalve ten 12 ure bij Poughkeepsie. Wie in den vroegen morgen, met den navloed, van Piemont onderzeil ging, kon tot op den middag als achter het getij aanloopen. Den 15den waren de omstandigheden nog gunstiger: H. W. bij Governor's Island omstr. 9 ure, H. W. bij Poughkeepsie omstr. een ure, H. W. bij Albany omstr. half zeven 's avonds. Wie ten 7 ure in den morgen bij Poughkeepsie onder zeil ging, kon, met het immer later intredend hoogwater, tot tegen het vallen van den avond in den stroom blijven en dus, indien een gunstige gelegenheid van wind werd ondervonden die veroorloofde goede vaart te loopen, tot nabij Albany komen, dat men dan ook op 8 mijlen (gereduceerd 5 mijlen) nà, heeft bereikt.

Op de terugreis heeft Hudson het niet zoo gemakkelijk getroffen. Het tij liep hem toen te gemoet. Den 23sten vertrekt hij, op een windstillen dag, van Albany, maar het Hoogwater bij Governor's Island trad op dien dag ten ongeveer 4^u des ochtends in. Het was dus eerst ten over eenen H. W. bij Albany. Toen eerst begon bij Albany ebstroom te loopen, maar met het

1) Niet ten 8 ure. Rekent men dat de maan den 12den Sept. (astr. datum) ten $11^u\ 15^m$ door den meridiaan ging, dan trad het eerstvolgend hoogwater $8^u\ 4^m$ later in, d. i.: ten $7^u\ 19^m$ v.m. van 13 Januari burgerlijken datum. De bovengenoemde data 13, 19, 27 Sept. zijn astronomische data.

wachten daarnaar moesten de mooie morgenuren voorbijgaan en eerst in den achtermiddag, toen men al spoedig weer aan de voorzorgen voor den nacht moest gaan denken, kon men eenige mijlen maken. Hudson maakt dan ook op de terugreis lang niet zulke mooie etmalen als op de heenreis; den 26sten ziet men hem eerst ten 1 ure onderzeil. Den 28sten (H.W. bij Governor's Island omstr. 8^u v.m., H.W. Poughkeepsie omstr. 12 ure, H.W. Albany omstr. 5^u 30^m nam.) wordt het 3 ure aleer men, voor de tweede maal op dien dag, onder zeil is. De ebstroom kwam, ter plaatse waar men zich bevond, eerst ten 3 ure door en den 29sten omstreeks dienzelfden tijd. Het is alsof, met het afzakken van de rivier, de vervroeging van het hoogwater naarmate men de monding nadert, telkens werd opgewogen door de verlating onder den dagelijkschen invloed der maan. Van dag tot dag zijn thans de omstandigheden ongunstig om groote verheden af te leggen, gezwegen van sommige toevalligerwijze ondervonden tegenspoeden. Weinig verwend door de vaart als Hudson was, heeft hij, naar het schijnt, de snelheid van het schip en daarmede de afgelegde verheden tijdens de heenreize aanmerkelijk overschat. Op de terugreize althans is de totale fout aanmerkelijk kleiner en ook dit is verklaarbaar, doordien de ankerplaatsen op dat traject niet $20^1/_2$ en 20, maar ten hoogste 7 „mijlen" uiteen liggen; dus aanmerkelijk dichter bijeen, op afstanden die men nog zoowat contrôleeren kon door het bijhouden van het zicht over den wal. Voor de terugreis kunnen wij eveneens den totalen afstand Albany—Manhattan benaderen, uit de gedeeltelijke opgaven. Die afstand wordt dan bevonden 41 „mijlen" of 123 moderne zeemijlen groot te zijn, terwijl hij inderdaad 113 zeemijlen bedraagt. Hudson heeft de zwarigheden natuurlijk ook gevoeld en zich van een gebruikelijken middenweg bediend. Bedroeg de oogenschijnlijke afstand Manhattan—Albany, opwaarts varende 60 en afwaarts varende 41 mijlen, dan is het gemiddelde 50 „mijlen" of 150 moderne zeemijlen en de Velasco-kaart doet 135 zeemijlen vinden, welke tusschen dit voorlaatste bedrag en de ware 113 zeemijlen een zeer goed figuur maken. Maar wij weten nog iets dat Hudson niet weten kon: wij weten dat de voornaamste fout moet schuilen in het traject Piemont—Albany, tijdens het opvaren. Die afstand bedraagt niet 48 maar 32 mijlen en de partieele afstanden op dat traject moeten worden herleid door toepassing van een factor 2 : 3.

Van de ankerplaats bij Piemont vertrok men den volgenden dag (1. Sep-

tember) om de rivier $20^1/_2$ mijl (herleid 41 zeemijlen) op te varen tot Poughkeepsie. Van de verwijdingen en vernauwingen van het stroombed wordt melding gemaakt, maar inzonderheid helpen twee landhoofden (Stony Point en Verplanck Point boven Peekskill) mede om het vaarwater te identifieeren. Op den 12den voer men weer 20 mijlen (herleid 40 zeemijlen) verder, tot even benedenstrooms van New Baltimore. Den 16den, 17den en 18den legde men resp. 2, 6 en 2 (herleid totaal 20 zeemijlen) af, waarmede de Halve Maan aan een punt gekomen was (Albany) waar de reis een einde moest nemen, want, ofschoon de boot nog een paar malen vanboord werd gezonden om het vaarwater te belooden, er bleek dat hoogerop geen scheepvaart meer mogelijk was. Er wordt ondersteld dat het loodingswerk zich heeft uitgestrekt tot de samenvloeiing van de Hudson en Mohawk-Rivieren.

Hier, voor Albany, had den 20sten een tooneel plaats hetwelk door Juet in zijn journaal wordt beschreven, maar den Schipper en zijne reisgezellen niet weinig compromitteert: een dronkemansscène met de „Wilden" in het „*Sanctum Sanctorum*", in de kajuit van het schip! Men behoort zulk een voorval niet te beoordeelen naar wat men den geest des tijds zou kunnen noemen, maar wèl naar die onveranderlijke beginselen van schipperswaardigheid en schippersfatsoen die, van de dagen der Feniciërs tot op de onzen, algemeen gehuldigd en door de beteren onder de schippers in acht genomen zijn. Van dien toetssteen voorzien, zal men wellicht niet tot het besluit komen dat Hudson zich af en toe te grabbelen gooide, maar toch wel tot de overtuiging dat hem geen plaats onder de „beteren" behoeft te worden ingeruimd.

Op 23 September aanvaardde Hudson de terugreis door 2 mijlen (6 zeemijlen) de rivier af te zakken en halverwege Albany en New Baltimore ten anker te gaan. Den volgenden dag, 24 September, kwam men $22^1/_2$ zeemijl verder, tot ongeveer Catskill. Den 25ste en 26sten September bracht men, wegens tegenwind, ten anker door, maar een inmiddels doorkomende noordelijke wind veroorloofde den 27sten weder dat men zeil zette. Men kwam 6 mijl (18 zeemijlen) verder, dus ongeveer tot Kingston. Den 28sten vorderde men weder 5 mijlen (15 zeemijlen) tot New Hamburg, den 29sten eerst 3 mijlen (9 zeemijlen) tot het benedenstroomsche begin van het lange rak maar men voer verder en bracht het weder tot den Hoek van de Bergen (bij Peekskill). Den 30sten bracht men ten anker door, maar op 1 October ging men weder onder zeil en bereikte na 7 en 2 mijlen varens (samen 27 zeemijlen) een ankerplaats ergens in de buurt van Piemont.

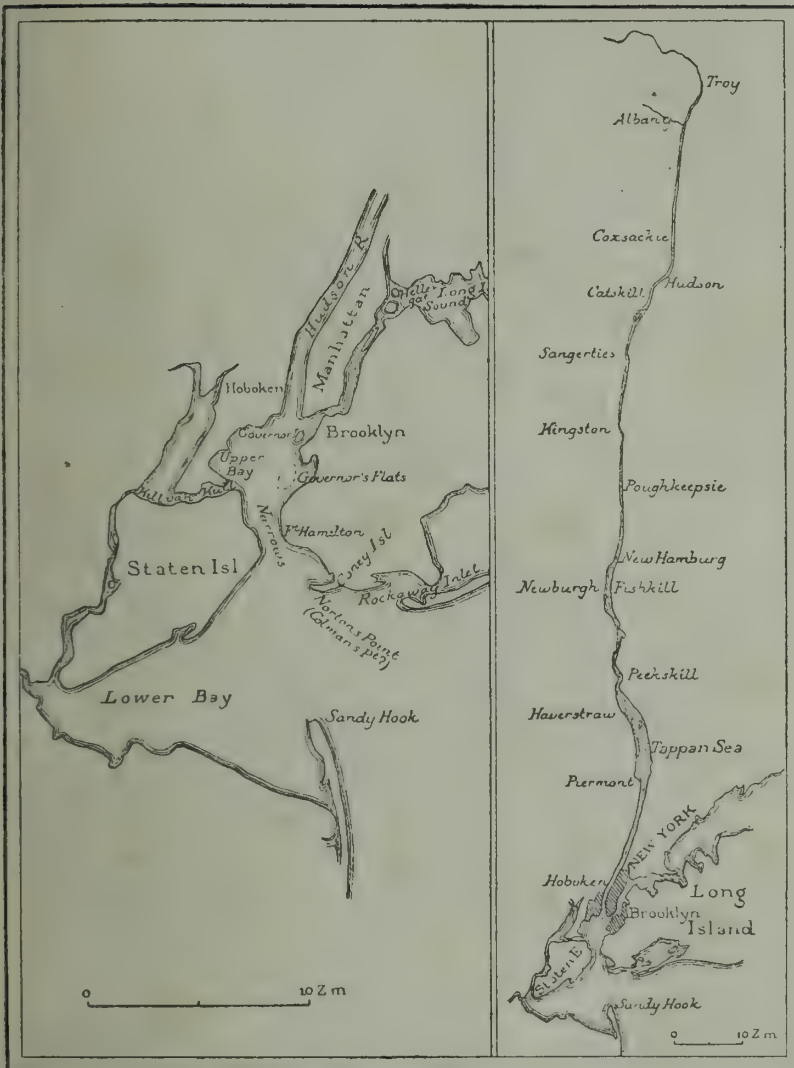
Deze laatste afstand namelijk schijnt wat te groot te zijn opgegeven, zoo goed als die van den volgenden dag (2 October) waar 9 mijlen (27 zeemijlen) staan geboekt. Te zamen zouden zij, gerekend van den Hoek van de Bergen, die goed bepaald is, het schip voorbij Sandy Hook brengen, wat onaannemelijk is, daar men den 2den October in de buurt van Manhattan en zeker de Narrows nog niet gepasseerd was. Het is dus beter deze beide laatste afstanden wat te verkleinen en aan te nemen dat men den 1sten bij Piemont, den 2den bij de zuidpunt van het eiland Manhattan was. Juet schrijft „Manna-hatta" maar zegt niet welken oever hij bedoelt, vermoedelijk is het de rechteroever. (Verg. 2 Oct. noot). Op de Velasco-kaart staat op dien oever Manahata, op den tegenoverliggenden oever Manahatin.[1]) Het is de eenige inlandsche benaming die in het gansche journaal voorkomt.

Den 4den October kwam de Halve Maan weer buiten de „Narrows" en buiten de baai, vanwaar Hudson terug keerde naar het Engelsche Kanaal. Ofschoon de koers juist O. t. N. is en dus samenvalt met de strekking van de zuidkust van Long Island, schijnt hij zich voor de ontdekking van die kuststrook geen moeite meer te hebben gegeven, den 5den althans bedroeg de middagsbreedte reeds 39° 30'. Hij stelde er waarschijnlijk prijs op (en wie zou het hem euvel duiden) een korte reis te hebben en wenschte dus ruim vrij van de Nantucket Shoals te passeeren; daarom maakte hij eerst zooveel zuid. Den 7den November viel hij te Dartmouth aan de zuidkust van Engeland binnen.

Als navigateur maakt Hudson in dit journaal een bijzonder aangenamen indruk. Scherp als een mes vaart hij over den Oceaan, voelt zich den weg langs New Foundland, loopt Nova Scotia op het gewenschte punt in 't zicht, komt goed uit aan de Penobscot en werkt vandaar met een weloverlegd plan, dat hij weet te wijzigen wanneer zijne sloep, waarvan zooveel afhangt, hem begeeft. Terstond heeft hij een besluit gereed: naar Virginia en dan de kust in omgekeerde richting volgen! Men ziet hem die kust naderen met dezelfde behoedzaamheid die hem tot dusver steeds heeft gekenmerkt. Hij observeert, hij verwaarloost geene loodingen, voortdurend contrôleert hij zijne kompassen. Wordt hij van de kust van Virginia naar zee geslagen, dan zwalkt

---

1) De beteekenis is niet bekend. De vertaling van Manhattan door „Dronkemans-oord" getuigt wel van gevatheid maar berust op geen beteren grond dan dat de Delawares het New-York Island Mannahattaninck of Mannahacktaninck, d. i.: dronkemansoord noemen. Zie Asher, p. 177.



New York Bay en de Hudson Rivier.

hij eenige dagen rond, maar hij keert terug juist op het punt waar hij wezen wil en zet zijn onderzoek voort. De Delaware trekt hem niet aan; als bij ingeving weet hij dat het begeerde doel verder ligt, maar, eenmaal bij Sandy Hook, twijfelt hij niet en begeeft zich onbevreesd naar binnen. Naar den eisch wordt de boot gebruikt om voor te looden, het schip volgt. Nu en dan drijft het op den wal of op de banken maar het deert niet, de tocht wordt zoover mogelijk voortgezet en met een schip dat zich in goeden staat bevindt keert Hudson in de baai terug. Overkomt hem een ongeval, dan weet hij zich te redden. Een mast wordt zoo noodig uit het bosch gehouwen en ter plaatse behakt, eene ra evenzeer. In alles voelt de lezer de vaste hand van een zeeman met het varen vertrouwd en op zichzelf vertrouwend.

VIII. *Afloop en Gevolgen van de Reis.*

Wat is in Dartmouth gebeurd?

Wat overal ter wereld gebeurt wanneer een schip onder vreemde vlag binnen valt en ingeklaard moet worden: er zijn vragen gesteld. De eerste stereotiepe vragen hebben geluid: wat is de naam van het schip, waar komt het vandaan, waar gaat het naar toe, wie is de kapitein, wie zijn de reeders? Laat ons aannemen dat Hudson leep genoeg is geweest om die vragen der autoriteiten zoodanig te beantwoorden dat zij zich tevreden toonden, dat het hem aangezegd verbod om onder vreemde vlag te varen (zie p. XLVII) te Dartmouth niet bekend was, dat zijn nationaliteit en de aanwezigheid van een groot aantal Engelschen onder de opvarenden geen argwaan wekten, al onderstellen wij zoodoende veel dat onwaarschijnlijk is. Maar laat ons vooral niet gelooven dat de praatjes van „de maats" in herbergen en drinkwinkels het karakter van de reis niet uitbrachten! Een andere reis te maken dan die waarvoor men had aangemonsterd, een ontdekkingsreis te maken naar onbekende gewesten die toch lagen binnen de grenzen van Koninklijke Engelsche Charters, dat waren feiten waarover de Hollanders zoomin als de Engelschen konden zwijgen, wanneer hunne tongen, om los te raken, slechts wachtten op het rondgaan van de kan! Trouwens veel anders te vertellen hadden zij niet en wie van eene reis terug komt wil wel wat vertellen.

Uit Dartmouth heeft Hudson naar Holland geschreven en tijd genoeg gehad om antwoord op zijn brief te krijgen; *dus* hebben de plaatselijke autoriteiten ruimschoots tijd gehad om orders uit Londen te vragen en te ontvan-

gen. Wat Hudson naar Holland schreef kan men van Van Meteren vernemen, hij vroeg nieuwe instructies en geld. Wie onder zijne omstandigheden geld vraagt, moet, wij merkten het reeds op, iets hebben ingeleverd en daarom vermoeden wij dat hij een reisrapport met een schetskaart verzond. Dat rapport kan de grondslag zijn waarop de mededeelingen van De Laet berusten, de schetskaart kan gediend hebben op de reis naar de Amerikaansche kust [1]) onder Adriaen Block (1614). Wat het antwoord van de Compagnie inhield weet Van Meteren ook te verhalen, zij gelastte Hudson terstond met zijn schip op te komen en iets anders zal hij niet verwacht hebben.

Laat ons nu maar weer het gunstigste onderstellen en aannemen dat Hudson aan dien last heeft willen voldoen, maar op order van de Engelsche Regeering werd aangehouden, juist toen hij zoowat op vertrekken stond (Van Meteren zegt dat het in Januari 1610 was). Wat is er toen verder gebeurd?

Het schip is toen, voorloopig althans, wat men noemt „aan den ketting gelegd", men heeft de Engelschen er af gelicht en een onderzoek ingesteld waarbij de scheepspapieren werden opgeëischt, bestemd als zij zijn om „in rechten" te kunnen dienen — het journaal in de allereerste plaats. Men mag wel vermoeden dat alle kaarten, schetsen, schrijfboeken en registers tegelijkertijd zijn in beslag genomen om, goed verzegeld en met den verdachten schipper zelf, naar Londen te worden opgezonden. Het schip is later vrij gegeven, tenminste het tegendeel is nooit beweerd en in de uitloopboekjes der O. I. C. komt de naam al spoedig weer voor. De papieren schijnen in Engeland te zijn gebleven, hetgeen volmaakt begrijpelijk is. Zij waren voor de Virginia-Company van waarde, zij waren afkomstig van eene naar Engelsche begrippen ongeoorloofde reis, onder leiding van een Engelschman, naar streken waarover de Engelsche Koning bij twee Charters had beschikt. De Engelsche Regeering heeft zich vermoedelijk al heel rechtvaardig gevonden toen zij schip en lading vrij gaf.

Er zijn aanwijzingen die doen vermoeden dat de Regeering de banden welke Hudson nog aan de Oost Indische Compagnie hechtten terstond heeft doorgesneden. De eerste treft men aan in een schrijven van Guadaleste aan den Koning van Spanje, gedateerd Brussel 2 December 1611, waarbij deze zaakgelastigde meldt dat Hudson zich bij zijne reeders niet verantwoord heeft. [2]) De tweede vindt men bij Van Meteren, die het weten *kon*, die Hud-

---

1) Verg. Stokes, Dl. II, p. 71. Origineel in Rijks Archief. Reproductie zie Stokes kaart C. Pl. 23.

2) „Juan Hudson que por lo passado de nuestra compañia de Oost India alla ha sido em-

son misschien wel gesproken heeft (verg. p. LI) en mededeelt dat deze zoomin als de overige Engelsche schepelingen naar Holland mocht vertrekken, doch integendeel zijn eigen land moest blijven dienen, vermoedende hij, Van Meteren, dat de Engelschen de ontdekkingen ten eigen bate wenschten te exploiteeren en den Schipper daartoe weder in dienst te nemen. Maar men hoore den commentaar welke hij op het voorgevallene levert: „dat „nochtans vreemt velen dunckt, dat men de schippers niet toelaten soude „rekeninge ende rapport te doene van haren dienst ende besoigne, etc. aen „hun meesters zijnde wtgesonden voor tghemeyne benefitie van alderhande „navigatien". De consul laat zich hier wel zéér diplomatiek uit; wil hij soms niet uitspreken wat hij, als kroniekschrijver, gaarne zou te boek stellen? Redt hij zich uit den tweestrijd door „velen" van den wijs te brengen? Gelooft hij dan werkelijk dat de Oost-Indische Compagnie „tghemeyne bene„fitie van alderhande navigatien" op 't oog had toen zij Hudson uitzond? Gelooft hij inderdaad dat Hudson erop uit was eenig algemeen belang te dienen? De lezer make het met zichzelf uit. Maar Van Meteren laat het optreden der Engelsche autoriteit toch „vreemd" dunken aan „velen." Was hijzelf één van die velen? Ik betwijfel het. Hij kende de Engelschen en *wist* dat Hudson, van het begin tot het einde, een „vreemde" reis had gemaakt, die een „vreemde" procedure, althans een procedure zonder precedent vereischte. Was, van algemeen zeemans- of koopmansstandpunt, het vertreden van de reisinstructie soms niet „vreemd"? Was het schuimen onder Hollandsche vlag, door een Engelsch kapitein, op in Engelsche oogen Engelsch geachte kusten, niet „vreemd" voor de Engelschen? Was het binnen vallen in een Engelsche haven niet „vreemd" voor wie met Engelsch of met Hollandsch gezond verstand oordeelden? De houding van de Engelsche Regeering kan dan ook moeilijk aan Van Meteren als „vreemd" zijn opgevallen, maar juist dat mocht hij niet uitspreken want zekeren Hollandschen schijn moest hij bewaren voor het geval hij, als Consul, in de zaak betrokken was of alsnog te harer behartiging kon worden geroepen. Dies heeft hij, leukweg, het algemeen karakter aan dit geval eigen, op den voorgrond gebracht, om zich te kunnen aansluiten bij hen die voor het bijzondere de oogen dicht

---

biado hazia el norte y despues llego aqui en Ingalaterra y a sus amos no hizo toda la razon". (John Hudson die eenigen tijd geleden door onze Oost Indische Compagnie werd uitgezonden naar het Noorden en daarnà hier in Engeland is aangekomen en geen volledige rekenschap aan zijn meesters gaf). Vondst van Dr. F. C. Wieder te Simancas. Verg. Stokes, Dl. II, p. 44.

knepen. Gebaat heeft de geoorloofde list hem bij de Engelschen niet, het geloof van het nageslacht heeft zij, naar mij voorkomt, ruim drie eeuwen getart.

Wij weten niet met welke mate van verontwaardiging de reeders de van en over Hudson ingekomen berichten hebben opgenomen; één weerklank slechts van hunne gevoelens, maar dan ook een die een alles behalve onzeker geluid doet hooren, verneemt men van Hessel Gerritsz die niet alleen verklaart [1]) dat Hudson „sonder profijt in Engheland is aengecomen" maar er later nog aan toevoegt [2]) „niet gaende den rechten wegh (soo men hier „zeyt) om dese landen geen dienst te doen", hem met tamelijk ronde woorden kwade trouw als voor de schenen smijtende. Maar niet slechts noodig is het ons te weten wat de reeders gevoeld hebben, ook wat zij die de Compagnie als met Argus-oogen bespiedden, met name Isaac Lemaire, dachten of deden is van groot belang.

Lemaire hebben wij geruimen tijd uit het oog verloren. Zijn eigen expeditie onder Melchior van den Kerckhove mocht eenige eilanden van de Spitsbergen-groep hebben ontdekt (zie p. XXVIII), zij mag zich bovendien tot Straat Waygatsch hebben uitgestrekt [3]), maar de uitkomsten waren zonder beteekenis gebleven. Wie echter sliep, Lemaire sliep niet. Al spoedig schijnt hij van Hudson's verrichtingen bericht te hebben gekregen, want den 2en Februari (1610) huurde hij van de Amsterdamsche Admiraliteit het jacht „De Vos" tot „zeeckere voyage dien hij voorgenomen heeft te laten doen, „daer aen hy verclaerde den Lande grootelyx aengelegen, ende zeer profy- „telyk te syn, indien de voorss. voyage geluckich succedeert, gelyck hy ver- „hoopt dat sy buyten twyffel doen sal" [4]). Den 10den verzocht hij het jacht te mogen koopen, den 12den kocht hij het inderdaad. Het ware gewaagd hieruit af te willen leiden dat Lemaire terstond naar Amerika heeft uitgereed, maar de zaak verschijnt in een gansch ander licht wanneer men opmerkt

---

1) Eerste editie, 1612.

2) Tweede editie, 1612.

3) Verg. Isaac Massa bij Hessel Gerritsz „Samoyeden Landt", zie p. LXXXI.

Waygatsch schijnt in die jaren een verzamelnaam voor het gansche noorden zijn geweest, op dezelfde manier als Jan Publiek tegenwoordig alles wat aan de westkust van Afrika ligt „Congo" noemt. Het uitloopboekje der O. I. C. doet Hudson zelfs vertrekken naar Waygatsch, d. i. naar een Straat waarvan Plancius niet hooren wilde.

4) Dr. F. C. Wieder bij Stokes, Dl. II, p. 65.

dat De Laet ons bericht hoe eenige kooplieden „in den jare 1610 weder een „schip derwaerts ghesonden [hebben], te weten naer dese tweede rievier, „dewelcke sy den naem geven van de Manhattes". Er is van de reis door de „Vos" ondernomen niets naders bekend, doch de feiten geven het noodige te denken. Murphy (p. 28, noot 2) en anderen met hem hebben gemeend dat Lemaire nog in 1612 eene reis naar Amerika of naar het Noorden heeft doen ondernemen. Die onderstelling is niet juist. Zij berust op Massa's woorden „ghelyck dit Jaer hebben afghemeten die met een cleyn schipken „daer [Straat Waygatsch] weder-om voeren van Isaac le Maire uytghesonden, „die my daer oock geerne heen hadde ghehadt, maer sloech het af". Nu is de verhandeling van Isaac Massa wel in 1612 verschenen in Hessel Gerritsz' „Samoyeden Landt" maar zij moet, op grond van inwendige kenmerken, op 1609 worden gedateerd.

Er waren nog andere belanghebbenden: de Spanjaarden, die moesten aanzien hoe kettersche natiën zich nestelden in het hun bij Pauselijke Bul „*Inter caetera*" van 4 Mei 1493 voorbehouden wereldhalfrond. Hun zaakgelastigden lagen trouw op den uitkijk en hoewel gezanten zich in die dagen nog niet van een zwerm attachés plachten te omringen, aan berichten en inlichtingen wisten zij toch wel te komen. Te Brussel was het de Markies De Guadaleste die een oog hield in de zeilen der schepen die de Vereenigde Provinciën verlieten, te Londen waakte Don Alonso de Velasco. Wat men in Brussel niet te weten kwam zou men in Engeland wel kunnen vernemen, dus schreef De Guadaleste naar Spanje in een brief aan den Koning[1]) van 2 December 1611. Inderdaad was Don Alonso toen reeds achter sommige geheimen gekomen. Den 22sten Maart had hij eene kaart van de Amerikaansche kust tusschen 34° 30′ en 52° 15′ overgezonden met begeleidend schrijven[2]), waarin hij berichtte dat de Koning van Engeland een opnemer (ingeniero) had uitgezonden om het land (namelijk het land dat er op aan kwam) te verkennen; die opnemer was terug. De overgezonden kaart was ontleend aan of was eene copie van het werk van dien opnemer. Zij berust thans in de Archieven te Simancas en haar bestaan is sedert 1880 à '90 bekend, maar eerst in 1916 werd zij naar de eischen der moderne techniek gereproduceerd.[3]) Verschillende kusten staan er in verschillende kleuren op

---

1) Stokes, Dl. II, p. 52, noot 46.
2) Stokes, Dl. II, p. 51.
3) Stokes, Dl, II, kaarten C. Pl. 22 & 22A.

aangeduid, een kenmerk waarop bij het bestudeeren van kaarten te zelden wordt gelet; daarom was het aan Dr. F. C. Wieder voorbehouden het document in zijn ware waarde te doen kennen en daarom kon hij de ontdekking maken dat deze kaart, bij gebrek aan nog ouder materiaal, de door Hudson ingeleverde teekeningen voortreffelijk kan vervangen. Dat zij gedeeltelijk op Hudson terug *moet* gaan, blijkt terstond uit het goed bekende jaartal, dat zij er inderdaad op terug gaat, blijkt uit de eigennamen „Manahata" en „Manahatin" die overeenkomen met de *eenige* inlandsche benamingen waarvan het journaal van Juet melding maakt. Nieuws in eigenlijken zin levert de kaart niet op, of het moest eene opening in de kustlijn wezen die met Barnegat Bay (40° N.Br.) overeenkomt, benevens zekere détailleering van Staten-Eiland met omgeving, die wellicht verkregen is bij het loodingswerk van de boot of ook op berichten van inboorlingen berusten kan. De loop der rivier is, over het geheel genomen, goed voorgesteld; natuurlijk ontspringt zij uit een meer welks bestaan, blijkens den gekleurden rand, eerlijk aan berichten van inboorlingen wordt toegeschreven. Het verste punt ligt op deze kaart in 43° 10', een weinig afwijkende dus van de opgaven bij De Laet en bij Purchas waar **bijna** 43° wordt vermeld terwijl Van Meteren 42° 40' voor de verste ankerplaats geeft en de stad Albany op 42° 40' ligt. Men moet daarop niet te scherp letten want de boot heeft toch nog verder gelood, Hudson's breedtebepalingen waren al licht 10 à 20 boogminuten fout en ten slotte moest hij de beide, eenmaal tijdens het op-, eenmaal tijdens het afvaren gemaakte rivierschetsen met zijn waarnemingen kloppend maken. De kaart van Velasco vertoont nog één zeer belangrijken trek. De Zuidkust van Long-Island staat erop aangeduid, maar zóó dat het eiland aan den wal vast is geteekend en Long-Island-Sound gemaskeerd blijft. Dit kustgedeelte dat reeds in een andere tint is gekleurd dan Hudson's ontdekkingen omlijnt, zou dan wel het werk van den ongenoemden opnemer van 1610 kunnen zijn. Maar men kan dit gansche document nog aan eene andere beschouwing onderwerpen: men kan er de copie in zien van een iets ouder origineel waarop bekende streken waren ingevuld en latere ontdekkingen werden bijgeteekend. In dat geval heeft het origineel, in den aanvang, een open vak vertoond tusschen Virginia en het Schiereiland van Kaap Cod, zoodat het dan treffend kan hebben geleken op die kaart welke Hudson van John Smith ontving, die wij niet kennen, maar waarmede hij „aanwees een Zee om te „varen hun zuytse Colonie aen de Noortsyde, ende van daer te gaen in een „westerlijcke Zee".

Kan de Velasco-kaart met vrucht Hudson's eigen werk vervangen, te betreuren blijft het toch dat geen origineel, zelfs geene schets, kan worden overgelegd. Er is wel eens opgemerkt dat een publicist als Hessel Gerritsz die in 1612 een kaartje gaf van Hudson's laatste reize (1610) er ook wel een van de derde reis (1609) zou hebben laten drukken, indien hij maar over een schetsje had kunnen beschikken. De opmerking lijkt mij niet geheel juist. Men publiceerde liever de ontdekkingen van anderen dan die van zichzelf, liever die van 1610 onder Engelsche dan die van 1609 onder Nederlandsche vlag. Het is nu eenmaal goed riemen snijden van andermans leer. Daarom moet gevraagd worden wat Gerritsz, in 1612, omtrent Hudson's reis van 1609 publiceeren *mocht*. Vermoedelijk mocht hij evenmin Hudson's ontdekking van 1609 door eene kaart publiceeren als de gelijktijdige ontdekking, door Kerckhove, van eenige eilanden bij Spitsbergen, waarvan Plancius wèl, maar zonder de minste commentaar, melding maakte op zijn globe van 1612. Wat Gerritsz van de eigen verrichtingen, met name van Kerckhove, van Jan Cornelisz May (1611) of van Pieter Fransz (1613) mededeelt, blijft toch eigenlijk bij algemeenheden. Hij is eerst in zijn kracht wanneer hij het algemeen bekende omlijnen gaat of wanneer hij de opstellen van anderen, met name Isaac Massa en De Quir openbaar maakt. Het is lang niet onwaarschijnlijk dat Gerritsz voorloopig die door Hudson uit Dartmouth overgezonden schets niet aan het publiek mocht vertoonen, al zal hij haar (altijd in de onderstelling dat zij werkelijk bestaan heeft) door tusschenkomst van Plancius wel gekend hebben. Verklaart men de afwezigheid van die kaart in Hessel Gerritsz' veel besproken werk langs dezen weg, dan behoeft men ook niet te gelooven dat Hudson's schets noodwendig is verloren gegaan en niet op onverwachte wijze nog eens aan 't licht zou kunnen komen. Ook de uitgewerkte kaart die wel in Engeland zal zijn gebleven kan nog wel eens gevonden worden.

IX. *De Herdenking in 1909.*

Van Zaterdag 25 September tot Maandag 11 October 1909 vierde de Staat New York den 300sten herinneringsdag van de ontdekking der Hudson-Rivier (1609) en den 100sten [1]) van de eerste welgeslaagde toepassing van Robert Fulton's scheepsstoomwerktuig op denzelfden stroom (1807), door

1) Aldus de Introduction van het Gedenkboek (zie vlg. noot) al zou men denken dat het de 102de was.

schitterende openbare feestelijkheden, welker voorbereiding alleen vier jaren had gevorderd.

Ter herinnering aan die feesten verscheen een rijkelijk verlucht gedenkboek [1]) en werden de notulen van het Feestcomité door den druk openbaar gemaakt. [2]) Hoe Hudson duurzaam in Amerika is herdacht door een eerezuil op Spuyten Duyvil Hill, of door nog te verwezenlijken plannen als een brug over de rivier, een park enz. vermag ons slechts belang in te boezemen voor zoover hij een Amerikaansch begrip vertegenwoordigt. Merkwaardig is de medaille van 1909 die Hudson en Fulton gelijkelijk op den voorgrond stelt. Zij werd in verschillende grootten en van verschillende materialen [3]) geslagen. De eene zijde vertoont een Schipper uit de 17de eeuw (Hudson) die met een groep van de maats bezig is een zwaren last binnenboord te nemen, de achtergrond doet een kustprofiel (Amerika) zien. Beneden die voorstelling is een scheepje zichtbaar, dat den naam „Halve Maene" draagt. Het randschrift luidt: O DISCOVERY OF O HUDSON RIVER BY O HENRY HUDSON O A. D. MDCIX O. De vijf cirkelvormige schildjes die het randschrift verdeelen vertoonen: links onder, het embleem van het Amerikaansch penningkundig Genootschap waarnaast de woorden THE AMERICAN // NUMISMATIC SOCIETY; boven, een astrolabium, een jakobsstaf en een sextant; rechts onder, het embleem van de feestcommissie en daarnaast de woorden HUDSON-FULTON // CELEBRATION COMM. De naam van den ontwerper E. Fuchs staat op het dek van het schip, beneden een opgeschoten pak touwwerk. De andere zijde is aan Robert Fulton gewijd. Van den 3 inch stempel werden 2 afslagen in goud van Californië gemaakt, bestemd voor de Numismatic Society. Daarnà werden acht exemplaren van Alaska-goud geslagen, bestemd voor de Hoofden van verschillende Staten en verder werden nog 100 genummerde zilveren medailles vervaardigd. [4])

---

1) Edw. Hagaman Hall „The Hudson-Fulton Celebration 1909. The fourth annual report of the Hudson-Fulton Celebration Commission to the Legislature of the State of New York. Printed for the State of New York, by J. B. Lyon Company, Albany, 1910. 2 vol. Roy. 4°.

2) Official Minutes of the Hudson-Fulton Celebration Commission, Albany, J. B. Lyon. 1905—1911. 2 vol. 8vo.

3) Gouden van 3 inches, zilveren van 4, 3, 2 1/2, 2, 1 1/2, 1 1/4 inches, zilveralliage van 1 1/2 en 1 1/4 inches, bronzen van 4, 2 1/2 en 1 1/2 inches, aluminium van 2 inches. Alleen de zilveren van 1 1/2, de bronzen van 4 en de aluminium medailles van 2 inches waren voor „public sale". Alle anderen hadden een bestemming, de zilveren van 1 1/2 inch bij voorbeeld „Awards of merit for public Schools". Zie Gedenkboek p. 81.

4) Afbeelding zie Gedenkboek Vol. I, p. 517.

Daar bij de aanbieding der gouden exemplaren aan de verschillende Hoofden van Staten, ingevolge den regel „which recognizes the heads of „nations as equals", geen „order of preference" behoefde te worden in acht genomen en de Amerikanen toch veel van orde houden, werd, dus gaat het Gedenkboek voort, „the following order" gevolgd. Nadat de President der Vereenigde Staten van Amerika het voor hem bestemde exemplaar had in ontvangst genomen (23 Nov. '09), bood men Koningin Wilhelmina het eerstvolgende aan (28 Dec.). De Duitsche Keizer ontving het zijne den 12den Januari, de President van Mexico den 26sten Januari, de President der Fransche republiek den 1sten Maart, die der Argentijnsche Republiek den 3den Maart, de Koning van Italië den 25sten April en de Koning van Engeland den 30sten Juni. Mocht hierbij inderdaad van „order of preference" zijn afgezien, dan kan men toch met den gevolgden „order" tevreden wezen.

Van den aanvang had de Feestcommissie zich voorgesteld twee schepen te laten bouwen: een dat de „Halve Maan" moest voorstellen en bij voorkeur in Holland zou worden op stapel gezet, een dat Fulton's stoomer „Clermont" natuurgetrouw moest weergeven. Wat de Halve Maan betreft, kwam men van het een op het ander: het denkbeeld van de Feestcommissie werd in Nederland overgenomen, een Comité kwam hier te lande bijeen onder Eere-Voorzitterschap van den Prins der Nederlanden en voorzitterschap van Vice Admiraal A. G. Ellis. Dit Comité besloot zelf de Halve Maan te laten bouwen en haar aan het Amerikaansche Comité aan te bieden. Met vereende krachten toog men aan den arbeid om het schip te ontwerpen, uitgaande van de schrale gegevens voorkomende in de Archieven der O. I. C. en in Juet's journaal, [1]) die aangevuld werden met de kennis welke aan boeken en prenten van omstreeks 1600 viel te ontleenen. De Hoofdingenieur C. L. Loder liet de plannen onder zijn toezicht gereed maken, waarna de bouw werd opgedragen aan de Rijks Marinewerf te Amsterdam, alwaar de ingenieur E. J. Benthem de uitvoering op zich nam. Het gereed gekomen schip is toen gedurende korten tijd in Amstels wateren te zien geweest en wat men zag vermocht het succès d'estime te behalen, dat immer verdiend is wanneer het vitten gemakkelijk valt en het doen moeilijk is geweest. Bij gebrek aan feitelijke gegevens heeft men zich natuurlijk dikwijls op het gebied der onderstellingen moeten begeven en daarbij ondervonden dat voor elken kop welken men der Hydra heeft afgehouwen, drie nieuwe aangroeien. Toch

1) Verg. Official Minutes, I, p. 505.

moet, naar de Amerikanen verklaren, de reconstructie van de Halve Maan minder moeite hebben gekost dan die van de twee eeuwen jongere Clermont. Als proeve van hetgeen bij het reconstrueeren van lang verdwenen scheepstypen bereikbaar is, moet men deze Halve Maan wel als een hoogst merkwaardige uiting op scheepsbouwkundig gebied beschouwen. Teekeningen en tal van foto's zijn in het reeds genoemde Gedenkboek opgenomen, alwaar men mede eene beschrijving vindt waaraan het volgende is ontleend.

Als materiaal tot den bouw verstrekte het Ministerie van Marine eenige zware eikenhouten balken, die, blijkens de stempels welke zich daarop bevonden, meer dan honderd jaren in het natte dok hadden gelegen. Zij werden gedroogd en gezaagd. Voor kniestukken bezigde men in den gewenschten vorm gegroeide krommers. De huidbeplanking werd 25 cM. dik genomen, het schip werd geballast met 30 ton gewichts en kostte $ 40.000. Den 29sten October 1908 had men de kiel gelegd, het te water loopen kon den 15den April 1909 volgen. Nadat het scheepje langs de binnenwateren naar Rotterdam was gebracht, nam de stoomer Soestdijk der Holland-Amerika-Lijn het over, om er den 22sten Juli te New York mede aan te komen. Den volgenden morgen heesch men de Halve Maan, op den Navy Yard te Brooklyn, uit de Soestdijk, wordende zij aan de zorgen van het Feestcomité overgedragen. Den 30sten Augustus kwam de Heer Benthem over om de Halve Maan te tuigen. Daarnà arriveerde het pantserdekschip „Utrecht", uit welker équipage eene bemanning „en travesti" was gevormd onder bevel van den Luitenant ter Zee 1ste Klasse W. Lam, op wiens persoon zich het enthousiasme voor Hudson moest concentreeren.

Op Zaterdag 25 September 1909 werd de Halve Maan voor 't eerst in het openbaar vertoond; hare afmetingen zijn:

lengte tusschen de loodlijnen	17.832	M.
grootste wijdte	4.940	„
holte	1.801	„
diepgang, voor	1.749	„
diepgang, achter	2.135	„
waterverplaatsing [1]) in tonnen ad 1000 K.G.	95.9	„

De romp onder de waterlijn is geteerd, daarboven heeft hij een bruinige tint, waarop eenige straks te noemen uitzonderingen voorkomen. De boeg is vol en rond, de bil is vol en breed. Vooraan vertoont zich een weidsche

1) De Halve Maan van 1609 mat ongeveer 40 lasten, d. i. zoowat 80 ton, maar vermoedelijk is dit „draagvermogen", niet waterverplaatsing.



De Halve Maan (1909) stuurboord vooruit.

galjoenbetimmering met schechbeeld, waarvoor men een rooden leeuw met vergulde manen heeft gekozen. De plecht is groen met roode en gele ornamenten (tarmen of hoekmannen) in den vorm van zeemanskoppen. Hier zijn drie ankers aanwezig; twee aan den eenen, een aan den anderen kant van het schip. De wanden van het boord zijn sterk naar binnen getrokken, wat aan de dwarsscheepsche doorsnede een peervorm geeft. Hooge opbouwsels voor en achter geven een ongewoon aanzien aan het vaartuig. In de zijden is het achterschip hemelsblauw met witte wolken geschilderd. De peervormige spiegel is van eenige ornamenten voorzien: bovenaan ziet men, op een achtergrond van blauw met sterren, een (~~wassende~~ afnemende) halve maan met het profiel van het „mannetje in de maan" aan de onverlichte zijde; boven de kajuitsramen heeft men de wapens van Amsterdam, van de Zeven Provinciën en het monogram der Amsterdamsche Kamer van de O. I. C. aangebracht; onder den spiegel zijn vijf knieën die voorzien zijn van hoekmannen in den vorm van manshoofden en een groote lantaarn bekroont het geheel.

Men heeft het schip voorzien van een „blinde" onder den boegspriet maar niet van stagzeilen op het hout. De fokkemast, waaraan men een fok en een voortopzeil kan voeren, staat tjok vooruit en heeft een steng. De groote mast, waaraan men een grootzeil en een groot topzeil kan voeren, heeft mede een steng. Beide masten zijn sterk divergeerend ingezet, om beter van den wind in de voorzeilen te kunnen profiteeren. Bonnetten voor de onderzeilen zijn aanwezig en de masten dragen ronde marsen. Aan den bezaansmast wordt de bezaan aan eene roede gevoerd.

Gedurende de feestelijkheden werd op den boegspriet een geus getoond in de kleuren oranje, wit en blauw, afwisselend uitstralende van het middelpunt. Aan den voortop woei een vlag in de Amsterdamsche kleuren, aan den grooten top een Unievlag: te weten, de roode leeuw met zwaard en pijlen op een gouden veld. Aan den bezaansmast voerde men een waker en aan den vlaggestok de vlag van de Amsterdamsche Kamer der Oost Indische Compagnie.

Het schip heeft twee doorloopende dekken en een kampanjedekje. Beneden het tusschendek bevindt zich een ruim, juist zoo hoog dat een man van middelbare lengte er nog even overeind kan staan zonder zich het hoofd te stooten; het loopt van voren naar achteren door, heeft geen poorten in de zijden en men kan er alleen in afdalen door een luik voor en een luik achter.

Het tusschendeks, nauwlijks 4 voeten hoog, is benauwd en bekrompen.

Vooruit heeft men de kluizen. Op dit dek staan de twee zware kanonnen tusschen de groote en fokkemasten tegen boord gesjord; zij zijn van 800 Lbs gewichts bij een kaliber van ongeveer 3 cM. Aanzetters, visschers, kruitlepels, lontstokken, aftrekkers en pieken heeft men bij de stukken tegen boord opgehangen. Ter hoogte van den grooten mast is weer een poort; naast dien mast is een groote waterlegger geplaatst. Achter den grooten mast en aan stuurboord treft men eene bottelarij met kooi en kast aan, aan bakboord daarentegen een kombuis, voorzien van het gebruikelijke koksgereedschap, eveneens met kooi en kast. Daarachter is de zeilkooi aangebracht. Tusschen grooten en bezaansmast is de koning van het zich aan dek bevindende spil zichtbaar, maar even achter den bezaansmast loopt een dwarsschot. Aan stuurboord achter dat schot heeft men de kruitkamer, aan bakboord een met blik beslagen broodkamer. Achterin komt de helmstok van het roer binnenboord, die, tusschen kruit- en broodkamers, door den „kolderstok" [1]) wordt gegrepen.

Onder de bak treft men het logies voor de bemanning aan; het heeft 5 vaste kooien waarvan elk desnoods twee slapers kan bevatten. Aan de wanden zijn spreuken geschilderd. Tusschen de bak en den grooten mast is ruimte om de groote sloep in te zetten; die sloep is 12 voeten lang en 5 voeten breed. In de zijden staan alhier twee draaibassen van 100 Lbs bij een kaliber van 3.2 cM.

Achter den grooten mast staat een „knecht" die voorzien is van schijven om er den looper van een val over te kunnen scheren; als versiering draagt hij een manshoofd. De schoorsteen van de kombuis steekt hier ter plaatse door het dek, maar deze kan naar believen worden weg genomen. Midden op het halfdek bevindt zich een spil, waarachter de pomp. Achter den bezaansmast vaart de kolderstok door het dek; dààr is de plaats van den roerganger. De roerganger vindt een nachthuis (waarin kompas) voor zich en de scheepsbel hangt onder zijn onmiddellijk bereik. Achter den kolderstok is de kajuit aangebracht, die ruim 5 voet hoog is en licht krijgt uit vier poorten, namelijk twee achteruit en één in elke zijde. Behalve een vaste kooi, vindt men hier eenige kasten, een tafel, eene bank en een kleine verzameling boeken, kaarten en instrumenten.

Boven de kajuit, onder het kampanjedekje, heeft men nog een hut voor

---

1) Een hefboom die met een klauw den helmstok omvatte, van S. B. naar B. B. in een vertikaal vlak kon worden bewogen en van een hooger dek werd behandeld.



De Halve Maan (1909) bakboord achteruit.

den Onderschipper weten te timmeren, welk verblijf kleiner dan de kajuit is. Deze hut ontvangt haar licht door een poortje in elk der boorden en is voorzien van eene kooi en kast. De verblijven achteruit zijn groen geschilderd.

Den 11den October keerde de Halve Maan, van haar triomftocht stroomopwaarts, te New York terug om daar opgelegd te worden. De Amerikanen beproefden haar nog onder zeil. Daarbij zou gebleken zijn dat zij slecht manoeuvreert, naar men zegt omdat de sector van de stuurinrichting te klein is. Gebrek aan oefening bij hen die de proef namen mag men echter ook wel in aanmerking nemen. Het schip verlijert zwaar. Met een ruimen wind haalde men er ongeveer 7-mijlsvaart uit. De Amerikanen zijn van gevoelen dat de Halve Maan, bij den wind, niet meer dan 4 mijlen kan loopen, maar besluiten hunne beschouwingen, zeggende: „that she probably sails just as well as the original did".

Ten slotte heeft men de „Halve Maan" overgedragen aan de „Pallisades Interstate Park Commission" om door haar te worden bewaard, onderhouden en ten toon gesteld.

De op de Halve Maan van 1909 betrekking hebbende officieele bescheiden berusten in de Koninklijke Bibliotheek te 's Gravenhage. Het Ned. Hist. Scheepvaartmuseum te Amsterdam bezit nog enkele kleinigheden.

TOELICHTING OP JUET'S JOURNAAL.

DATUM. — Het journaal begint den 25 Maart o. s. (Juliaansche stijl) en springt plotseling over op 5 Mei n. s. (Gregoriaansche stijl); het is geregeld naar dien stijl voortgezet, behalve op 20 Juni welke datum overgeslagen is.

DAGVERDEELING. Het journaal pleegt het uur van den dag op te geven naar de aanwijzing van de klok (niet naar de azimuthale richting der zon).

De duur van een „glas" is (gelijk nog steeds het geval is): een half uur.

De beteekenis van de met name genoemde „wachten" (van 4 uur elk) zijn:

First Watch: van den middag tot 4 ure d.i.: Achtermiddagwacht (verg. 25 Mei).

Second Watch: van 4 ure tot 8 ure d. i.: Platvoet (verg. 25 Mei).

Third Watch: van 8 ure tot middernacht d.i.: Eerste Wacht (verg. 8 Aug. en 1 Sept.).

Midnight Watch: van middernacht tot 4 ure d. i.: Hondenwacht (verg. 30 Juli).

KOERSEN. — Ofschoon men in de 17de eeuw veelal kompasrozen met verstelbare leliën gebruikte, schijnt Hudson de goede gewoonte te hebben gevolgd van met onverstelde rozen te varen, die steeds het magnetische noorden en zuiden aanwezen.

VERHEDEN. — De verheden zijn, als regel, uitgedrukt in „leagues" waarvan er (evenals bij onze „dietsche" mijlen het geval was) 15 in één graad heetten te gaan. De in de Nederlanden gebruikte mijl bedroeg destijds 3152 Amst. vademen, d. i. 5355 M. (verg. „De Mijl voor het jaar 1617" door Timeëis, in Tijdschr. Kon. Ned. Aardrijkskundig Genootschap, 2de Serie, Dl. XXXVII, 1920). De Engelsche league bedroeg, nog in 1637, 17500 Feet (zie: Norwood, „The Seaman's Practice") dat is ongeveer 5338 M. Er bestaat dus geenerlei bezwaar van praktischen aard om de leagues van het journaal gelijk te stellen aan de „dietsche" mijlen.

Norwood's league was in 1637 een verouderende maat en mag dus, bij gebrek aan een beter gegeven, voor de gebruikelijke maat van het jaar 1609 worden gehouden. Reeds in 1631 waren er Engelschen die hunne loglijnen in overeenstemming brachten met de waarde afgeleid

uit Snellius' graadmeting welke werd openbaar gemaakt in diens „Eratosthenes batavus de terrae ambitus vera quantitate, Lugd. Bat. 1617, 4°". Zoo zegt Capt. Thomas James in zijn in 1633 gedrukte „Strange and dangerous voyage" (van 1631): „I caused many „small glasses to be made, whose part of time I knew to a most „insensible thing, and so divided and appropriated the Logg-line to „them, making use of Wilbrordus Snellius his numbers of feete ans- „wering to a degree, and approoved by Master Gunter". (Herdruk bij Miller Christy, Dl. II, p. 606).

Enkele malen (voor kleine afstanden) gebruikt Juet ook „miles" (15 Juli, 18 Juli, 3 Aug., 8 Aug.). Dezen kunnen „statute miles" van 1609 M. zijn, een volmaakt willekeurige maat uit de dagen van Elizabeth. Daarmede komen zoowat overeen de Engelsche mijlen door Plancius bedoeld op zijne wereldkaart van 1592: 210 Mill. germ. gelijk 670 Mill. Angl. — Die verhouding geeft echter 1678 Meters.

Mr. Hendrik Hudson's derde reize

beschreven door Robert Juet van Lime-house

The third voyage of Master Hen-

rie Hudson. Written by Robert Juet of Lime-house

Mr. Hendrik Hudson's derde reize:

te weten, naar Nova Zembla en vandaar terugkeerende zijn oversteek van de Far Oer naar Terra Nova en voorts naar de vier en veertig graden tien minuten en vandaar naar Kaap Cod [1]; verder tot drie [2]) en dertig graden en weder langs de kust noordwaarts tot op twee en veertig en een halven graad en rivieropwaarts tot bijna drie en veertig graden [3]). Beschreven door Robert Juet van Lime-house [4]).

Op *Zaterdag den 25sten Maart 1609* naar den ouden stijl [5]), zijn wij van Amsterdam gezeild en kwamen den *27sten* voor Texel — en omstreeks den middag waren wij buitengaats, liggende het land Oost, twee mijlen van ons. En omdat het eene bekende reize is, laat ik na te vermelden wat er gebeurde tot wij ter hoogte van de Noordkaap van

---

The third Voyage of Master Henrie Hudson

toward Nova Zembla, and at his returne, his passing from Farre Ilands, to New-found Land, and along to fortie foure degrees and ten minutes, and thence to Cape Cod, and so to thirtie three degrees; and along the Coast to the Northward, to fortie two degrees and a half, and up the River neere to fortie three degrees. Written by Robert Juet of Lime-house.

On Saturday the five and twentieth of March, 1609. after the old Account, we set sayle from Amsterdam; and by the seven and twentieth day, we were downe at the Texel: and by twelve of the clocke we were off the Land, it being East of us two leagues off. And because it is a journey usually knowne, I omit to put downe what passed, till we came to the height of the North Cape of Finmarke,

1) Zie noot bij 6 Augustus.

2) Bedoeld zal wel zijn: „35." Zie op 24 Aug.

3) D.i. de breedte van de stad Albany (42° 40'). De Velasco-kaart geeft 43° 10', Van Meteren 42° 40', De Laet *bijna* 43°.

4) Robert Juet was Hudson's „mate" op diens tweede en vierde reis (1608, '10). Op deze 3de reis moet hij wel aangemonsterd zijn als derdewaak (2den stuurman) daar de op Hudson volgende „onderschipper", volgens van Meteren, een Nederlander was.

5) De 25ste Maart **o. s.** was een Zaterdag. Volgens Van Dam en Van Meteren zeilde Hudson 6 April uit Texel, dat is: 27 Maart **o. s.** Van Meteren laat hem 5 Mei voor de eerste maal de Noordkaap ronden, als Juet. Van Meteren en Van Dam laten hem den 14den Mei wegens ijsversperring omkeeren bij Nova-Zembla.

Finmarken kwamen, alwaar wij den *5den Mei* (stilo novo) zijnde een Dinsdag[1]) waren. Op dien dag bepaalden wij de poolshoogte en bevonden haar 71 graden en 46 minuten; wij bevonden dat de naald van ons kompas 6 graden noordwesterde en des middag lag de Noordkaap Z.W. ten Zuiden van ons op 10 mijlen, en wij stuurden verder Oost ten Zuiden en Oost[2]).

Daarna ondervonden veel tegenspoed, somtijds dikte van mist of grooter gevaar van ijs. Den *19den*[2]), zijnde een Dinsdag, was het zwaar stormweer met veel wind en sneeuw en felle koude; de wind veranderlijk tusschen N.N.W. en N.O. Tot den middag stuurden wij West ten Noorden. Toen slechtte het wat af[3]) en namen wij de zon waar en bevonden dat onze poolshoogte was 70 graden en 30 minuten. En wij stonden twintig mijlen te ver, door het trekken van den stroom

---

May 5. stilo novo. which we did performe by the fift of May (stilo novo) being Tuesday. On which day we observed the height of the Pole, and found it to bee 71. degrees and 46. minutes; and found our Compasse to vary six degrees to the West: and at twelve of the clocke, the North Cape did beare South-west and by South, tenne leagues off, and wee steered away East and by South, and East.

After much trouble with fogges, sometimes, and more dangerous of Ice. The nineteenth, being Tuesday, was close stormie weather, with much wind and snow, and very cold: the wind variable betweene the North North-west and North-east. We made our way West and by North till noone. Then we observed the Sunne having a slake, and found our heigth to bee 70. degrees 30. minutes. And the ship had out-runne us twentie leagues, by reason of the set of the streame of

---

1) 5 Mei **n. s.** viel inderdaad op een Dinsdag.

2) Men merke op dat het journaal, van de Noordkaap op de uitreis, onmiddellijk overslaat op de Noordkaap nà terugkeer van Nova Zembla, met het kennelijk doel de aandacht van den lezer bij de Noordkaap te houden en van de reis naar Nova Zembla af te leiden. Volgens Van Meteren en Van Dam was Hudson den 14den Mei reeds omgekeerd, hetgeen 9 dagen overlaat voor de eigenlijke vervulling van zijn opdracht!

3) Asher leest uit „we observed the sunne having a slake" dat de zon een „slake" had, d.i. iets als een „accumulation of mud or slime, from slijck, coenum, lutum" en denkt er ernstig over Hudson tot ontdekker van de zonnevlekken te verklaren. De meeste aanspraak op die ontdekking maakt Fabricius (1611). De zin lijkt duidelijk: bij slecht (d.i. kalm) water, kon men eene hoogte meten, bij woelige zee **niet.** Het journaal toont dit op tal van plaatsen. Verg. Eng. „slake" = afmatten, verslappen en ook „slap worden". Het komt eigenlijk daarop neer of men achter „Sunne" eene komma aanbrengt: „We observed the sunne, having a slake".

Zie ook 8 Aug. alwaar „slake water" in den zin van stil water bij kentering van het getij. Asher, die een Duitscher was, heeft zich hier in het Engelsch taaleigen vergist.

van de Witte Zee en kregen zicht van Wardhuys. Ten 2 ure wendden wij het om de Oost, want wij konden de Noordkaap niet te boven komen, de wind was te schraal; en ten 8 ure 's avonds van den *21sten* hadden wij de Noordkaap Z.O. t. Z. zeven mijlen van ons. En te middernacht lag .....[1]) Z. t. O. vijf mijlen van ons.

Den *22sten*, onstuimig weder met hagel en sneeuw en af en toe een blinkertje zon; wij stuurden koers langs den wal W.Z.W. Ten 10 ure des avonds stonden wij dwars van Senjen. Het kenbare daarvan lag Oost van ons op 5 mijlen en de koers van de Noordkaap tot Senjen is grootendeels W. t. Z. en W.Z.W. 54 mijlen [2]).

Den *23sten*, fraai zonneschijn-weder, de wind O. t. Z. en O.Z.O.; wij stuurden langs het land Z.W. en Z.W. t. W. met een vaart van 8 mijlen per wacht, want zoo bevonden wij dat het land zich strekt van Senjen tot [de westelijke uitloopers van] de Lofodden. En van het kenbare van Senjen tot het westelijkste [3]) land der Lofodden is vijftig

---

The White Sea: and we had sight of Wardhouse. Then at two of the clocke wee tackt to the Eastward: for we could not get about the North Cape, the wind was so scant; and at eight of the clocke at night, on the one and twentieth, the North Cape did beare South-east and by South seven leagues off. And at mid-night Assumption Point did beare South and by East, five leagues off us. **Beala More** **Wardhouse** **They doubled the North Cape.** **Assumption Point.**

The two and twentieth, gusting weather with haile and snow, the Sunne breaking out sometimes: we continued our course along the Land West South-west. And at tenne of the clocke at night we were thwart off Zenam. The bodie of it did beare East off us five leagues: and the course from the North Cape to Zenam, is for the most part West and by South, and West South-west, fiftie foure leagues. **Zenam.**

The three and twentieth, faire Sun-shining weather; the wind at East and by South, and East South-east, wee steered along the Land South-west, and South-west and by West, eight leagues a Watch, for so we found the Land to lye from Zenam to Lofoote. And the dis-

---

1) Assumption Point weet ik niet thuis te brengen.

2) Uit deze en andere plaatsen van het journaal valt af te leiden dat het zekerlijk is bijgehouden met „leagues" gelijk aan onze Duitsche (d.i. dietsche) mijlen, waarvan er 15 op een graad heetten te gaan en die in werkelijkheid 5,4 K.M. (niet 7,4 K.M.) lang waren. De ten onzent gebruikelijke mijl bedroeg 3152 Amst. vadem en was dus 5355 M. (Zie Waghenaer, Enkhuizer Zeekaartboek, van 1598). De Engelsche league bedroeg 17500 voet en was dus 5338 M. (Norwood, The sea-mans Practice, 1637). Bezwaar om de leagues als dietsche mijlen te behandelen is er dus niet. Zie de voorafgaande Toelichting, p. 1.

3) Juister: het zuidwestelijkste.

mijlen. De koers van het een naar het ander is Z.W. t. W. Want de naald van ons kompas was op het noorden ingesteld [1]). Te middernacht lag het kenbare van de Lofodden Z.O. 6 mijlen van ons.

Den *24sten*, fraai, klaar zonneschijn-weder, de wind kompasrond, maar meest uit den Z.O. en somtijds stilte. Wij vervolgden onzen koers W.Z.W als voren. En ten 8 ure 's avonds lagen de zuidelijkste Lofodden Z.O. 10 mijlen van ons.

Den *25sten*, veel wind uit het N.O. met wat sneeuw en hagel. Op de achtermiddagwacht kwam er een fiksche bries uit het oosten, die gaandeweg op de platvoet [2]) ten 4 ure Noordoost liep met aanwakkerende koelte en ten 8 ure woei het een doorgaande storm die bleef aanhouden. Op den middag observeerden wij en bevonden dat wij waren op 67 graden 58 minuten. Wij koersten verder om de Z.W. met een vaart van twaalf mijlen [3]) per wacht. Ten 9 ure lag het land der Lofodden Oost van ons op 15 mijlen afstands. Wij bevonden dat het kompas niet afweek. De wind nam tot stormkracht toe.

---

tance is fiftie leagues from the bodie of Zenam, to the Westermost Land
Lofoote. of Lofoote. And from the one to the other, the course is South-west and by west. For the needle of our Compasse was set right to the North. At twelve of the clocke at night, the bodie of Lofoote did beare South-east, sixe leagues off.

The foure and twentieth, faire cleere Sun-shining weather: the wind variable upon all points of the Compasse, but most upon the South-east, and sometimes calme. We continued our course West South-west as before. And at eight of the clocke at night, the Souther part of Lofoote did beare South-east ten leagues off us.

The five and twentieth, much wind at North-east, with some snow and haile. The first watch the wind came to the East a fine gale, and so came to the North-east, the second watch at foure of the clocke, and freshed in: And at eight of the clocke it grew to a storme, and so continued. At noone we observed, and made the ship to be in 67. degrees 58. minutes. Wee continued our course South-west, twelve leagues a watch. At nine of the clocke, Lofoote did beare East of us

---

1) Men had kompasrozen met verstelbare naalden, maar H. voer, naar 't schijnt, *steeds* met onverstelde rozen.

2) Hollandsche naam voor de wacht van 4^{u}—8^{u} nam.

3) Dit lijkt verbazend! Neemt men echter in aanmerking dat Juet met mijlen van ongeveer 5,355 M. rekent, dan wordt de vaart per wacht slechts $8^3/_4$ D. G. M. per wacht, of $8^3/_4$ Eng. zeem. per uur, hetgeen toch nog veel is voor de Halve Maan.

Den *26sten* stond er een zware storm uit den N.N.O. en Noordoosten. Wij hielden het om de Z.W. voor den wind met de gevelde fok, want meer zeil konden wij niet voeren, zoo vreeselijk woei het en de zee liep zoo hoog met zware stortzeeën, dat een klein schip gevaar zou hebben geloopen met te willen bijsteken. Dus lensden wij 70 mijlen [1]) in het etmaal. Om 4 uur begon de storm te bedaren.

Den *27-sten,* gewoon goed weer, maar een fiksche stijve bries uit N. en N.N.O.; wij behielden onzen koers als te voren. Op den middag observeerden wij en bevonden onze poolshoogte 64. graden en 10. minuten. En wij bevonden, dat de stroom ons in acht en veertig uren 16 mijlen had teruggezet, naar onze beste rekening. Wij zetten ons grootzeil, sprietzeil [2]) en groot-topzeil bij en lagen den geheelen nacht koers, met fraai weder.

Den *28-sten,* fraai weer en flauwe koelte uit het N.O., vervolgende wij onzen zuidwestelijken koers. Op den middag namen wij de hoogte

---

15. leagues off. And we found the Compasse to have no variation. The wind increased to a storme. No variation.

The six and twentieth, was a great storme at the North North-east, and North-east. Wee steered away South-west afore the wind with our fore-course abroad: for wee were able to maintayne no more sayles, it blew so vehemently, and the Sea went so high, and brake withall, that it would have dangered a small ship to lye under the Sea. So we skudded seventy leagues in foure and twentie houres. The storme began to cease at foure of the clocke.

The seven and twentieth, indifferent faire weather, but a good stiffe
[III.iii.582.] gale of wind at North, and North North-east, wee held on our course as before. At noone wee observed and found our heigth to be 64. degrees 10. minutes. And wee perceived, that the current had hindred us in fortie eight houres to the number of 16. leagues to our best judgement. We set our mayne-sayle, sprit-sayle, and our mayne-top-sayle, and held on our course all night, having faire weather. A great current setting to the Northeast.

The eight and twentieth, faire weather and little wind at North-east, we held on our course South-west. At noone wee observed the heigth, and were in 62. degrees and 30. minutes. The after-noone was

---

1) Namelijk zoowat 210 moderne Eng. zeemijlen.

2) De conjectuur der Amerikanen (Official Minutes of the Hudson—Fulton Commission, Vol. 1 p. 502) dat sprietzeil te vertalen is door „blinde zeil" lijkt mij zeer ongemotiveerd. In het onderhavige geval werden na het lenzen de achterzeilen, waartoe het sprietzeil (c.q. de druil) behoort, weer bijgezet.

en bevonden ons op 62 graden 30 minuten breedte. Op den achtermiddag flauwe koelte uit het N.N.W. Op de platvoet werd het stil. Om 4 ure kregen wij zicht van de Far Øer, bevindende dat zij veertien mijlen te westelijk op de zeekaart staan. Want van de Lofodden Z.W. sturende, sloegen wij goed acht op ons sturen en op onze waarnemingen en toen wij rekenden er, naar onze gissing, 30 mijlen vandaan te zijn, zagen wij de Far Øer op 16 of 18 mijlen van ons [1]).

Den *29-sten*, fraai weder, soms stil en soms harde koelte, de wind veranderlijk uit den Z.W.-lijken hoek, later N.O. Wij kwamen bij de eilanden maar konden niet naar binnen. Dus hielden wij het dragende langs de eilanden. Daar het van ebben was, durfden wij niet naar binnen.

Den *30-sten*, fraai weder; de wind Z.O. en O.Z.O. In den ochtend ankerden wij bij Stromø, een der Far-Øer, ergens tusschen Stromø en Mugge-ness en kwamen ten 9 ure binnen, want dien dag kwam dat zoo uit met het getij. En zoodra wij binnen waren, haalden wij het waterruim op [2]) en zonden onze boot om water en vulden alle onze leege

---

little wind at North North-west. The second watch it fell calme. At foure of the clocke wee had sight of the Iles called Farre, and found them to lye out of their place in the Sea Chart fourteene leagues to farre Westerly. For in running South-west from Lofoote, wee had a good care to our steerage and observations; and counted our selves thirtie leagues off by our course and observation: and had sight of them sixteene or eighteene leagues off.

Farre Iles set 14 leagues to farre West.

The nine and twentieth, faire weather sometimes calme, and sometimes a gale with the wind varying at South-west, and so to the North-east. Wee got to the Ilands, but could not get in. So we stood along the Ilands. The ebbe being come, we durst not put in.

The thirtieth faire weather; the wind at South-east and East South-east. In the morning we turned into a Road in Stromo, one of the Ilands of Farre, betweene Stromo and Mugge-nes, and got in by nine of the clocke: for it flowed so there that day. And as soone as we came in, we went to Romage, and sent our Boat for water, and filled all

Stromo.

---

1) De opgave is te vaag om er veel uit te kunnen afleiden. Koers en verheid van Vaerø naar Thorshavn is Z.W. t. W. 150 (dietsche) mijlen. Een groot gedeelte der overblijvende 14 mijlen zou men aan fouten in het sturen, aan den stroom en vooral aan onjuiste bekendheid *met de plaats van afvaart* etc. kunnen toeschrijven.

2) D.i.: brachten de watervaten aan dek en in de boot.

vaten met versch water. Ten 10 ure des avonds maakten wij er een eind aan.

Den *31-sten*, fraai zonneschijn-weder, de wind van O.Z.O. In den voormiddag gingen onze Schipper en de meesten van de maats wat aan den wal spanceeren [1]) en ten één ure kwamen zij aanboord terug. Toen gingen wij onder zeil.

Den *1-sten Juni*, stilo novo, fraai zonneschijn-weder, de wind O. Z.O. Wij vervolgden onzen koers Z.W. ten W. Op den middag observeerden wij de zon en bevonden dat wij op 60 graden en 58 minuten breedte waren; wij hielden dien koers den geheelen nacht bij, met fraai weder. Dezen nacht brandden wij weder kaarsen in het nachthuis. [2])

Den *2-den*, mistig weder, de wind N.O. Op den middag stuurden wij W.Z.W. om Busse-Eiland [3]) te verkennen, dat in 1578 ontdekt is door een der schepen van Sir Martin Frobisher, ten einde te zien of het op zijn juiste breedte in de kaart lag of niet; wij behielden dezen koers den geheelen nacht bij, met een fiksche bries; dezen nacht zagen wij

---

our emptie Caskes with fresh water. Wee made an end of our Romaging this night by ten of the clocke.

The one and thirtieth, faire Sun-shining weather, the wind at East South-east. In the forenoone our Master with most of his Company went on shoare to walke, and at one of the clocke they returned aboord. Then we set sayle.

The first of June, stilo novo, faire Sun-shining weather, the wind at East South-east. We continued on our course South-west and by west. At noone wee observed the Sunne, and found our heigth to be 60. degrees 58. minutes: and so continued on our course all night with faire weather. This night we lighted Candles in the Bittacle againe. June.

The second mystie weather, the wind at North-east. At noone wee steered away West South-west, to find Busse-Iland, discovered in the yeere 1578 by one of the ships of Sir Martin Frobisher, to see if it lay in her true latitude in the Chart or no: wee continued our course as before all night, with a faire gale of wind: this night we had sight of the first stars, and our water was changed colour to a white greene. The Compasse had no variation.

The Bittacle is a close place in which the Compasse standeth.

Busse Iland.

Their first sight of stars: for

---

1) **De eenige plaats in het Journaal waar Hudson zelf een oogenblik vanboord gaat!**

2) Door het zuidelijker worden van de breedten waren de nachten weer gelengd, zoodat kunstlicht weder noodig werd bij het kompas.

3) Zie vier aanteekeningen verder.

de voornaamste sterren [1]) weder en de kleur van het water was witachtig groen geworden. Het kompas had geen afwijking.

Den *3den*, fraai zonneschijn-weder; de wind N.O. Wij stuurden onzen koers Z.W. t. W. met een stijve bries. Op den middag observeerden wij en bevonden de poolshoogte 58 graden en 48 minuten. Ik was, naar mijne gissing, [2]) 16 mijlen op het schip vóór, uit reden van den stroom die ons zoo krachtig van het Z.W. terugzette. Want er loopt acht mijlen stroom in een etmaal.[3]) Wij gisten dicht bij Busse-Eiland[4]) te wezen; te middernacht keken wij er naar uit, maar konden het niet verspeuren.

Den *4-den* in den morgen, hadden veel wind met mist en regen. Wij stuurden den ganschen voormiddag Z.W. t. W. met zoozeer toenemende koelte dat wij ons topzeil moesten bergen, blijvende de wind op den achtermiddag zooals hij was. Wij stuurden den geheelen voornacht Z. W. — om tien ure was er weinig wind meer en wat er was kwam uit het Z. om naar Z.Z.O. te krimpen.

Den *5-den*, stormachtig weer en harde wind van Z. en Z. t. O., zoo-

---

further North, they had continuall Sunlight.

Change of water.

A strange current out of the South-west.

The third, faire Sun-shining weather; the wind at North-east. We steered on our course South-west and by West, with a stiffe gale of wind. At noone we observed and found our heigth to bee 58. degrees 48. minutes. And I was before the ship 16. leagues, by reason of the Current that held us so strong out of the South-west. For it is eight leagues in foure and twentie houres. We accounted our selves neere Busse Iland: by mid-night we looked out for it, but could not see it.

The fourth, in the morning was much wind with fogge and raine. Wee steered away South-west by west all the fore-noone, the wind so increasing, that wee were enforced to take in our top-sayle: the winde continuing so all the after-noone. Wee steered away South-west all the forepart of the night; and at ten of the clocke at night it was little wind; and that was at South, and so came up to the South South-east.

The fift, stormie weather, and much wind at South, and South by

1) Doordien, bij het zuidelijker worden der breedten, de nachten gelengd waren.

2) D. i.: volgens het gegist bestek.

3) Namelijk gerekend van 1 Juni toen men de vorige zonswaarneming had gehad.

4) Een van Frobisher's schepen, de „Busse of Bridgewater" rapporteerde (1578) in 57° 30′ een eiland te hebben verkend dat dan ook op Hudson's eigen kaart (van 1610) staat aangeteekend (Zie Hakluyt, ed. 1903—1905, Dl. VII, p. 367).

Ook op de Plancius-kaart van Nova Francia komt „Bus Insula" voor. (Ex. ter Universiteits-Bibliotheek van Amsterdam). Vermoedelijk is het een door slechte lengtebepaling van zijn plaats geraakt „Rockall" dat West van S.t Kilda in 57° 39′ 30″ N.Br. ligt.

dat wij ten 4 ure in den ochtend onze fok vastmaakten en onder het grootzeil [1]) bijstaken en bijliggende vier mijlen om de W.N.W. verlijerden. Maar op den middag stond er minder wind en kwam de zon door; wij observeerden en bevonden de poolshoogt 56 graden en 21 minuten. Op den achtermiddag liep de wind in en uit, tusschen Z.W. en Z.O. met regen en mist en zoo den ganschen nacht gedurende. Wij bevonden dat het schip om de West was gezet. Den *6-den*, dik heiïg weer met windvlagen en regenbuien. De wind was veranderlijk tusschen O.Z.O. en Z.W.; wij stuurden verschillende koersen en behielden ongeveer W.Z.W. Op den achtermiddag was de wind O.Z.O., stijve koelte met mist en regen. Stuurden Z.W. t. W. 8 mijlen. Op den middag was er zon en wij bepaalden onze poolshoogte op 56 graden en 8 minuten. Den *7-den*, fraai zonneschijn-weder gedurende den ganschen voormiddag en stil tot op den middag. Des namiddags kwam de wind met een stijve koelte uit het N.W. Wij stuurden Z.W. t. W., behoudende Z.W. Op den middag bepaalden wij de poolshoogte op

---

East, so that at foure of the clocke in the morning, we tooke in our fore-sayle, and lay a try with our mayne corse [1]), and tryed away West North-west foure leagues. But at noone it was lesse wind, and the Sunne shewed forth; and we observed, and found our heigth to be 56. degrees 21. minutes. In the after noone the wind vered to and fro betweene the South-west and the South-east, with raine and fogge, and so continued all night. Wee found that our ship had gone to the Westward of our course. The sixth, thicke hasie weather with gusts of wind, and showers of raine. The wind varied betweene East South-east and South-west, wee steered on many courses a West South-west way. The afternoone watch the wind was at East South-east, a stiffe gale with myst and raine. Wee steered away South-west by West eight leagues. At noone the Sunne shone forth, and we found the heigth to bee 56. degrees 8. minutes. The seventh, faire sun-shining weather all the fore-noone, and calme until twelve of the clocke. In the after-noone the wind came to the North-west, a stiffe gale. We steered South-west by West, and made a South-west way. At noone we found the

Note well.

1) De moderne schrijfwijze is: „course, -es". De courses zijn de onderzeilen: fore course (thans foresail) = fok, main course (thans mainsail) = grootzeil. Naar Eng. opvatting beduidt course of corse eigenlijk „corpse" dat is het lichaam van het zeil, namelijk het essentiëele ervan: het zeil zelf zonder de daar al of niet bijkomende bonnet. Zie: „The Mariner's Mirror" 1913, p. 9. Verg. p. 14, noot 1.

56 graden en ééne minuut en den ganschen nacht bleef de stijve koelte doorstaan. Den *8-sten*, stormachtig weder met veranderlijken wind, meest krachtig uit W. en N.W.; ten 8 ure namen wij de bonnetten [1]) af. Op den middag was er zon en observeerden wij en onze poolshoogte bedroeg 54 graden en 30 minuten. Den *9-den* fraai zonneschijnweder en weinig wind van het aanbreken van den dag tot 11 ure. Toen kwam de wind uit Z.Z.O. en stuurden wij W.Z.W. Op den middag vonden wij eene poolshoogte van 53 graden en 45 minuten; toen hadden wij Z. t. W. 10 mijlen behouden. Op den achtermiddag stak de wind meer op en stond den ganschen nacht door, uit O.N.O. en Oost.

Den *10-den*, fraai weder met veranderlijken wind van O.N.O. tot Z.O.; wij stuurden onzen koers als voren. Ten 4 ure in den achtermiddag kwam de wind uit Z.O. En wij stuurden koers als voren. Op den middag observeerden wij en vonden de poolshoogte van 52 graden en 35 minuten. [2])

---

height to bee 56. degrees one minute, and it continued all night a hard gale. The eight, stormy weather, the wind variable, betweene West and North-west much wind: at eight of the clocke wee tooke off our Bonnets. At noone the Sunne shewed forth, and wee observed, and our height was 54. degrees 30. minutes. The ninth, faire sun-shining weather, and little wind all the fore-part of the day untill eleven of the clocke. Then the wind came to the South South-east, and we steered away West South-west. At noone we found our height to bee 53. degrees and 45. minutes, and we had made our way South by West ten leagues. In the after-noone the wind increased and continued all night at East Northeast and East.

Bonets are those which are laced and eeked to the sayles to enlarge them: with reference whereto the maynecourse, missen course, fore course, is understood of those sayles without their Bonets.

The tenth, faire weather, the wind variable betweene East North-east and South-east, wee steerd on our course as before. At foure of the clock in the afternoon the wind came up at South-east. And we [III.iii.583.] held our course as before. At noone wee observed and found our height to be 52 degrees 35. minutes.

---

1) Lappen zeil die aan de onderkanten der zeilen werden geregen, om zoodoende bij goed weer wat meer oppervlakte van zeil aan den wind te kunnen blootstellen. Bij slecht weer en harden wind nam men de bonnetten weg. Later gaf men grooter oppervlakte aan de zeilen en liet men de bonnetten vervallen; bij slecht weer stak men dan een rif in het zeil en bij goed weer stak men het rif uit.

2) Men merke op dat Juet de volgorde der feiten omkeert: eerst wat er ten 4 ure gebeurde, daarna wat er op den middag geschiedde. Het is eene fout waaraan iemand die een journaal bijhoudt zich lichtelijk overgeeft, want men heeft steeds neiging *eerst* op te teekenen wat versch in het geheugen ligt. *Juet begaat zeer dikwijls die fout*, zooals nader blijken zal.

Den *11-den*, was het des ochtends dik en mistig, de wind veranderlijk van Z.Z.W. tot N.W. Om 4 ure in den ochtend wendden wij het om de Zuid. Ten 11 ure werd de wind N.W. en daarna W.N.W. Heden kwamen wij als in een ander water, witachtig groen van kleur, als het ijswater in het Noordwesten. [1]) Met den middag klaarde het op; toen werd het zeer fraai weder; wij stieten het groote topzeil uit en namen de hoogte der zon en vonden de poolshoogte van 51 graden 24 minuten. Wij hadden vele koersen gelegen en bevonden dat ons schip 10 mijlen buiten onze gissing was om de Zuid gezet, en zulks door een stroom uit het Noorden. Het kompas noordoosterde een streek.

Den *12-den*, fraai zonneschijn-weder, maar veel wind uit het Westen; wij stuurden den ganschen dag zuidelijke koersen, de wind schavielende [2]) tusschen Z.W. en W. t. N. Wij behielden Z. $^1/_2$W. 28 mijlen. Onze poolshoogte op den middag was 50 graden en 9 minuten. Ten 8 ure des avonds namen wij onze bonnetten af, [3]) wegens het toenemen van den wind.

The eleventh, in the morning was thicke and foggie, the winde varying betweene South South-west, and North-west. At foure of the clocke in the morning, wee tackt about to the Southward: At eleven of the clocke the winde came to the North-west, and so to the West North-west. This day we had a change of water, of a whitish greene, like to the Ice water to the North-west. At noone it cleered up, and became very faire weather: wee put out our mayne top-sayle: then we observed the Sunne, and found our height to be 51. degrees 24. minutes. We had sayled many courses and found our ship gone to the Southward of our account ten leagues, by reason of a current from the North-ward. The Compasse varied one point to the East.

A current from the North. Variation one point East.

The twelfth, faire Sun-shining weather, but much wind at the West: we stood to the Southward all day, the wind shifting betweene the South-west and the West and by North. Wee made our way South halfe a point West, eight and twentie leagues. Our height at noone was 50. degrees 9 minutes. At eight of the clock at night we took off our Bonets, the wind increasing.

---

1) Op zijn eerste reis (1607) merkt Hudson op, dat het water in de zee beWesten Spitsbergen groen van kleur zou wezen indien zoo goed als vrij van ijs, blauw indien er veel ijs aanwezig was. Zie Hudson's (Playse's) journaal op 11 en 14 Juli.

2) D. i.: „heen en terug loopende".

3) Zie noot bij 8 Juni.

Den *13-den*, fraai zonneschijn weder, de wind veranderlijk tusschen W. en N.N. W. Wij behielden 27 mijlen in den koers Z.Z.W. Op den middag observeerden wij en vonden een poolshoogte van 48 graden 45 minuten. Maar betrouwbaar is zij niet — er stond teveel zee. [1]) In den achtermiddag nam de wind af, toen sloegen wij de bonnetten weder aan en stuurden den ganschen nacht om de Zuid met een stijve koelte.

Den *14-den*, fraai en klaar zonneschijn-weder: de wind veranderlijk tusschen N.W. en Z.W. t. W. Te middernacht nam ik de Noordster waar, staande de wachter N.W. t. W., — een goede waarneming [2]) die 49 graden 30 minuten gaf. En op den middag observeerden wij de zon en de poolshoogte bedroeg 48 graden en 6 minuten. Ik giste dat wij tusschen de beide waarnemingen twaalf mijlen liepen. [3]) Ten één ure in den namiddag smakten wij het om de West en bleven den ganschen nacht zoo doorliggende; de wind toenemende tot storm met veel wind en regen.

The thirteenth, faire Sun-shining weather: the wind variable betweene the West, and North North-west. We made our way South South-west seven and twentie leagues. At noone we observed, and found our heigth to be 48. degrees 45. minutes. But not to be trusted, the Sea went so high. In the after-noone the winde was calmer, and wee brought to our Bonets, and stood to the Southward all night with a stiffe gale.

The fourteenth, faire and cleere Sun-shining weather: the winde variable betweene the North-west and South-west by West. At midnight I observed the North starre at a North-west by West Guarde; a good observation 49. degrees 30. minutes. And at noone wee observed the Sunne, and our heigth was 48. degrees 6. minutes. And I made account we ranne betweene the two observations twelve leagues. At one of the clocke in the after-noone, wee cast about to the Westward, and stood so all night: the winde increased to a storme, and was very much winde with Raine.

Latitude 48 degrees 6 minutes.

---

1) N.l.: te veel zee om een betrouwbare hoogte te kunnen meten.

2) Uit den stand van een of meer der wachters ten opzichte van de poolster zelf, berekende men (globaal) hoeveel die ster beneden of boven het poolpunt des hemels stond en paste dat bedrag als correctie op de gemeten hoogte toe. Zie de zeevaartkundige werken van dien tijd.

3) $49^\circ\ 30' - 48^\circ\ 6' = 84'$ en dat in 12 uur (koers Zuid) geeft gemiddeld 7 mijlsvaart naar onze rekening. Herleid tot Hudson's mijlen: $9^3/_4$, wat zeker wel veel is.

Den *15-den*, hadden wij zwaar stormweer, waardoor onze fokkemast overboord ging bij een te halver hoogte gestreken fok. [1]) Den *16-den* waren wij gedwongen bij te liggen onder het grootzeil, wegens ongestadig weer. Dus bijliggende, dreven wij in vier wachten Z.O. t. Z. acht en een halve mijl en in nog twee wachten zes mijlen. Den *17-den* redelijk goed weder, de wind veranderlijk tusschen W.Z.W. en W. N.W. En het koelde zoo stijf en de zee rolde zoo machtig uit het W. Z.W. aan, dat wij niets vermochten uit te richten. Zoo dreven wij in anderhalve wacht vier en een halve mijl om de Noord en in vier en een halve wacht twaalf mijlen om de Z. t. O. $^1/_2$ O. Den *18-den* redelijk weder, maar verstopte, bewolkte lucht met harde koelte en veel zee's. De wind N.W.lijk zijnde, lagen wij om de Zuid en dreven vijf mijlen om de Z. t. W. In den achtermiddag was er weinig wind en een gedeelte van den nacht was kalm. Den *negentienden* op den voormiddag was het fraai, stil weder. In den ochtend rechtten wij den stomp van onzen fokkemast toe en zetten weder de fok bij. [2])

Den *21-sten*, fraai zonneschijn-weder, maar veel wind en hooge zee.

The fifteenth, we had a great storme, and spent* overboord our fore-mast, bearing our fore corse [3]) low set. The sixteenth, we were forced to trie with our mayne sayle, by reason of the unconstant weather. So wee tried foure watches South-east and by South eight leagues and an halfe, and two watches sixe leagues. The seventeenth, reasonable faire weather; the wind variable betweene West Southwest, and West North-west. And a stiffe gale of wind, and so great a swelling Sea out of the West South-west, that wee could doe nothing. So one watch and an halfe wee drove North foure leagues and an halfe, and foure watches and an halfe South and by East halfe a point East twelve leagues. The eighteenth, reasonable weather but close and cloudie, and an hard gale of wind, and a great Sea. The winde being at the North-west, wee lay to the Southward, and made our drift South and by West, five leagues. The after-noone prooved little wind, and the night part calme. The nineteenth, in the fore-noone faire weather and calme. In the morning we set the piece of our fore mast, and set our fore corse [4]).

* To spend the Mast, is understood of breaking it by foule weather only.

The one and twentieth, faire Sun-shining weather, but much wind

1) Zie den 19den Juni.
2) 20 Juni overgeslagen!
3) Zie noot bij 5 Juni alwaar verklaring van „corse".
4) Zie noot bij 5 Juni alwaar verklaring van „corse".

Om 10 ure kregen wij een scheur in onze fok; toen staken wij bij onder het grootzeil en bleven zoo den ganschen dag liggen. In den nacht was er niet veel wind. Op heden was onze poolshoogte 45 graden en 48 minuten.

Den *22-sten*, zeer fraai zonneschijn-weder en gedurende den geheelen achtermiddag stil. Op den middag hadden wij een goede waarneming en bevonden de poolshoogte 44 graden 58 minuten. Ten 8 ure des avonds hadden wij een flauwe koelte uit het Z.O. En wij stuurden West naar Terra Nova.[1]) Het kompas noordoosterde één streek.

Den *23-sten*, dik weer met veel wind en wat regen. Ten 8 ure des morgens kwam de wind zoo stijf uit W.Z.W. en W. dat wij ons topzeil moesten bergen en N.N.W. stuurden tot 4 ure des achtermiddags. Toen wendden wij het om de Zuid, met den wind van W.N.W. Ten 8 ure des avonds borgen wij de topzeilen [weder] en lagen verder bij onder het grootzeil — de wind: West.

Den *24-sten*, stijve koelte, afwisselende tusschen W. en N.N.W., wij bleven bijliggen tot zes uur; toen zetten wij onze fok bij en stuur-

---

and a great Sea. We split our fore saile at ten of the clocke; then we laid it a trie* with our mayne sayle, and continued so all day. In the night it fell to be little wind. This day our heigth was 45. degrees 58. minutes.

* That is, bare no more sayle but the mayne sayle, etc.

The two and twentieth, very faire Sun-shining weather, and calme all the after-noone. At noone we made a very good observation, and found our height 44. degrees 48. minutes. At eight of the clocke at night wee had a small gale of winde at South-east. And we steered away West for Newfound Land. The true Compasse varied one point East.

Variation.

The three and twentieth, thicke weather with much wind and some raine. At eight of the clocke in the morning, the wind came to the West South-west, and West so stiffe a gale, that we were forced to take our topsayle, and steered away North North-west until foure of the clock in the afternoone. Then we tact to the Southward the winde at West North-west. At eight of the clocke at night wee tooke in our top-sayles, and laid it a trie with our mayne sayle, the winde at West.

The foure and twentieth, a stiffe gale of wind, varying betweene the West and North North-west, we tried till sixe of the clocke: at

---

1) Terra Nova was in de dagen van Hudson echter een meer algemeene naam, waaronder ook wel Nova Scotia kon worden begrepen.

den, volgens het kompas, W. t. Z. acht mijlen in vier wachten, daarna, gedurende anderhalve wacht, verlijerden wij bijliggende om de Z.

Den *25-sten*, fraai zonneschijn-weder, de wind N.N.W. en N.; wij stuurden W. t. Z. op ons kompas tot den middag als wanneer wij een zeil zagen waar wij naar toe hielden, maar konden het niet ter spraak krijgen. Het stuurde om de Oost en wij er achteraan tot zes ure des achtermiddags. Toen wendden wij het weder om de West en vervolgden onzen koers. Het was dien nacht fraai weer met af en toe weinig wind.

Den *26-sten*, de eerste helft van den dag zeer fraai en warm weder, maar ten 4 ure des achtermiddags begon het hard te waaien en te regenen; de wind van Z.Z.O. Op den middag observeerden wij en bevonden dat onze poolshoogte 44 graden en 33 minuten was. Ten 8 ure des avonds kwam de wind uit Z.W en W.Z.W. Wij stuurden gedurende een wacht N.W. en na middernacht W. en W. t. Z. met heel veel wind; dus[?] konden wij slechts N.N.W. voorliggen.

Den *27-sten*, zeer veel wind en zware storm uit het Westen. Des morgens ten 4 ure borgen wij de fok en staken bij met een laag neer-

---

which time we set our foresaile, and steered away West and by South by our compasse eight leagues in foure watches: and wee tried away South in one watch and a halfe.

The five and twentieth, faire Sun-shining weather, the wind at North North-west and North, we steered away West by South by our Compasse till twelve of the clocke: at which time we had sight of a sayle, and gave her chase but could not speake with her. She stood to the Eastward; and we stood after her till sixe of the clocke in the after-noone. Then wee tact to the Westward againe, and stood on our course. It was faire all night, and little wind sometimes.

The six and twentieth, all the fore-part of the day very faire weather and hot, but at foure of the clocke in the after-noone it grew to bee much winde and raine: the winde was at South South-east. At noone wee observed and found our heigth to bee 44. degrees 33. minutes. At eight of the clocke at night, the wind came to the South-
[III.iii.584.] west, and West South-west. Wee steered North-west, one Watch, and at twelve in the night, to the West, and West and by South, very much wind. So we could lye but North North-west.

The seven and twentieth, very much winde and a soare storme, the wind Westerly. In the morning at foure of the clocke, wee tooke in our fore-corse, and layd it a trie with our mayne-corse low set;

gevierd grootzeil; zoo lagen wij bij al dien dag en nacht, eerst twee wachten om de Noord; daarna ten 8 ure 's avonds wendden wij om de Zuid. [1])

Den *28-sten*, fraai zonneschijn-weder, de wind W. t. Z., wij lagen bij om de Zuid tot 8 ure des ochtends. Toen zetten wij onze fok bij en stuurden om de Zuid met stijve koelte maar mooi weer en een hooge zee uit het Westen en zoo al dien nacht gedurende.

Den *29-sten*, fraai zonneschijn-weder, de wind was W. t. Z.; wij koersten om de Zuid tot zes ure des avonds en behielden Z. t. O. 4 mijlen. Toen werd de wind Z.W. en wij smakten het om de West, behoudende den geheelen nacht W.N.W. Op den middag bepaalde ik de poolshoogte op 43 graden en 6 minuten. Het kompas noordwesterde één streek.

Den *30-sten*, fraai zonneschijn-weder, de wind Z.W. t. W.; wij stuurden N.W. t. W. wegens de afwijking van het kompas. Op den middag vond ik dat de poolshoogte 43° 18′ bedroeg; wij stuurden

---

and so continued all the day and night, two watches to the Northward. At eight of the clocke at night, we tackt to the Southward.

The eight and twentieth, faire sun-shining weather, the wind at West and by South; we lay a trie to the Southward till eight of the clocke in the morning. Then wee set our fore-corse, and stood to the Southward, a stiffe gale of wind, but faire weather and a great Sea, out of the Wester-boord, and so continued all night.

The nine and twentieth, faire sun-shining weather, the wind at West and by South; we stood to the Southward untill sixe of the clocke at night, and made our way South and by East, foure leagues. Then the winde came to the South-west, and wee cast about to the Westward, and made our way West North-west all night. At noone, I found the height 43. degrees 6. minutes. The variation one point west.

The thirtieth, faire sun-shining weather, the winde at South-west and by west; we steered North-west and by West and made our way so, by reason of the variation of the Compasse. At noone, I found the height to bee 43. degrees, 18. minutes; wee continued our course all

---

1) Verwarde voorstelling. De bedoeling is natuurlijk: „zoo lagen wij bij al dien dag en nacht [eerst] twee wachten om de Noord [daarna] ten 8 ure 's avonds, wendden wij om de Zuid.

den ganschen nacht denzelfden koers en behielden N.W. t. W.$^1/_2$W. 25 mijlen.

Den *1-sten* Juli, verstopte lucht, mistig dik weder maar een goede bries uit Z.W. en Z.W. t. Z. Wij stuurden N.W. t. W.$^1/_2$W. wegens de afwijking van het kompas. Des avonds ten 8 ure loodden wij om te zien of wij de bank van Terra Nova [1]) bereikt hadden, maar wij konden geen grond krijgen.

Den *2-den*, dik van mist, maar weinig wind en wat er aan wind was uit W. en W. t. Z. Ten 8 ure des voormiddags wendden wij het om de Zuid en terwijl het schip in stagen [2]) was, loodden wij naar de bank en kregen dertig vademen diepte [3]), wit zand met schulpen, en meteen klaarde het op en zagen wij een zeil, maar wij verspraken het niet. Des nachts hadden wij veel regen, donder en bliksem met een ruimenden wind.

Den *3-den*, fraai zonneschijn-weder met een goede koelte uit O.N.O. en wij stuurden W.Z.W. op ons kompas dat 17 graden noordwesterde. Dezen ochtend waren wij bij een groote vloot van de Fransche natie,

---

night, and made our way North-west and by West, halfe a point Westerly, five and twentie leagues.

The first of July, close, mystie and thicke weather, but a faire gale of wind at South-west, and South-west by South. We steered away North-west and by West, Westerly, and made our way so, by reason of the variation of the Compasse. At eight of the clocke at night, wee sounded for the Banke of New-found Land, but could get no ground. The second, thicke mystie weather, but little wind, and that at West, and West and by South. At eight of the clocke in the morning, we cast about to the Southward, and when our ship was on stayes, we sounded for the Banke, and had ground in thirtie fathoms, white sand and shells, and presently it cleered: and we had sight of a sayle, but spake not with her. In the night we had much Rayne, Thunder and Lightning, and wind shifting.

July.

The Banke of New found land.

The third, faire Sun-shining weather, with a faire gale of wind at East North-east, and wee steered away West South-west by our Compasse, which varyed 17 degrees Westward. This morning we were among a great Fleet of French-men, which lay Fishing on the

Variation 17 degrees. French-men.

1) Juister weer: die van Nova Scotia. Verg. p. 18, noot 1.

2) D. i.: in de wending en juist op 't oogenblik dat het schip recht op den wind lag.

3) Zoowat het oogenblik dat De Laet bedoelt als hij zegt dat men de bank in 43° 23′ passeerde (aanliep). Verg. de breedte op 3 Juli (en op 30 Juni).

op de bank visschende, maar wij verpraaiden geen hunner. Op den middag bepaalden wij de poolshoogte op 43° 41′. En ten tien ure loodden wij en hadden 30 vademen diepte, grauw zand. Ten 2 ure loodden wij en hadden 35 vademen diepte, grauw zand. Ten 8 ure des avonds loodden wij opnieuw en hadden 38 vademen, grauw zand als te voren.

Den *4-den* begon de dag helder met een goede koelte, maar veranderlijk tusschen O.N.O. en Z. t. O. Wij stuurden koers als voren. Op den achtermiddag was het mistig, de wind ruimende van tusschen het Zuiden en Westen tot 4 ure. Toen namen wij ons topzeil en ons sprietzeil in en loodden, maar hadden 70 vaam geen grond. De wind bleef ruimende tot 8 ure, toen zette hij zich in N.N.O. en N.O. t. N. vast en stuurden wij W.N.W. op ons afwijkend kompas, dus W.$^1/_2$N. rechtwijzend. Het kompas noordwesterde 15 graden.

Den *5-den*, fraai zonneschijn-weder, de wind N.O. ten N.; wij stuurden W.N.W., dus W.$^1/_2$ N. rechtwijzend. Op den middag bevonden wij dat onze poolshoogte 44 graden en 10 minuten was; wij loodden en vonden met 100 vademen lijn geen grond. Na den middag was

---

Fishing on the Banke.

Banke; but we spake with none of them. At noone wee found our heighth to bee 43. degrees 41. minutes. And we sounded at ten of the clocke, and had thirtie fathoms gray sand. At two of the clocke wee sounded, and had five and thirtie fathoms gray sand. At eight of the clocke at night, we sounded againe, and had eight and thirtie fathoms gray sand, as before.

The fourth, at the fore-part of the day cleere, with a faire gale of wind, but variable betweene the East North-east, and South and by East, wee held on our course as before. The after-noone was mystie, the wind shifting betweene the South and the West, till foure of the clocke. Then we tooke in our top-sayle, and sprit-sayle, and sounded and had no ground in seventie fathoms. The winde shifted still untill eight of the clocke, then it came to the North North-east, and North-east and by North, and we steered away West North-west, by our varyed Compasse, which made a West way halfe point North. The Compasse varyed 15. degrees from the North to the West.

Variation 15 degrees Northwest.

The fift, faire sun-shining weather, the wind at North-east and by North, we steered away West North-west, which was West halfe a point North. At noone we found our heighth to be 44. degrees 10. minutes, and sounded, and had no ground in one hundred fathoms. The after-noone proved calme sometimes, and sometimes little wind, untill

het somtijds stil en soms was er wat wind, hetgeen duurde tot 9 ure. Toen kwam de wind uit het Oosten en wij hielden onzen koers. Te middernacht observeerde ik en ik bepaalde de breedte op 44 graden en 10 minuten, aan de Poolster en aan het Hart van den Schorpioen.[1]) Het kompas week 13 graden af.

Den *6-den* begon de dag met fraai weder en een stijve koelte van tusschen Z.Z.O. en Z.W.; sturende wij W. t. N. en W.N.W. De tweede helft van den dag, na 2 ure, was het mistig en dik; de wind een stijve kou tusschen Z.W. t. Z. en W. t. N.; wij behielden N.W. $^1/_2$N. 19 mijlen op verschillende koersen in vier wachten. Des avonds ten 8 ure loodden wij en hadden 100 vademen, geen grond.

Den *7-den,* fraai zonneschijn-weder, de wind tusschen W. t. N. en W. t. Z. Ten 4 ure in den morgen wendden wij om de Zuid en bleven zoo sturen tot één ure na den middag. Op den middag bevonden wij dat de poolshoogte 44 graden en 26 minuten bedroeg. Ten 7 ure wendden wij om de Noord. Ten 8 ure wendden wij om de Zuid en loodden en hadden 59 vademen diepte, wit zand.

Den *8-sten,* op den voormiddag fraai weder, maar in den ochtend

---

nine of the clocke in the night. Then the wind came to the East, and we held on our course. At mid-night I observed and found the height to bee 44. degrees 10. minutes, by the North Starre and the Scorpions heart. The Compasse varyed 13. degrees. Variation 13. degrees.

The sixth, the fore-part of the day faire weather, and a stiffe gale of wind, betweene South South-east, and South-west, wee steered West and by North, and West North-west. The after-part of the day from two of the clocke, was all foggie and thicke weather; the wind Foggie and thick weather. a hard gale, varying betweene South-west and by South, and West and bij North, we made our way North-west halfe a point Northerly, nineteene leagues, upon many points foure Watches. At night at eight of the clocke, we sounded and had no ground at one hundred fathoms.

The seventh, faire sun-shining weather, the wind varying betweene West and by North, and West and by South. At foure of the clocke in the morning, we cast about to the Southward, and stood so till one in the after-noone. At noone we found our height to be 44. degrees 26. minutes. At seven of the clocke, we tackt to the Northward. At eight at night, we tackt to the Southward, and sounded, and had nine and fiftie fathoms, white sand.

The eight, in the fore-noone faire weather, but the morning foggie

1) Antares.

mistig tot 7 ure. Ten 4 ure des ochtends loodden wij en hadden 45 vademen diepte, fijn wit zand; toen hadden wij 5 mijlen om de Z. t. W. behouden. Toen bleven wij nog gedurende één glas doorliggen en behielden nog ééne mijl. Toen lagen wij nog één glas langer door en loodden en vonden 60 vademen diepte. Toen wendden wij weder naar de bank toe en vonden 25 vademen; wij deden moeite om visch te vangen, het werd stil en wij vingen honderd en achttien groote kabeljauwen tusschen 8 en 1 ure en na het schaften vingen wij er twaalf en zagen vele groote haringscholen. Toen kregen wij koelte uit het zuiden, ruimende tot W.N.W. en wij bleven nog 3 glazen doorliggen, waarop wij loodden en 60 vademen diepte vonden en weder bleven wij twee glazen doorliggen en vonden 42 vademen diepte, roode steentjes met schulpen. Zoo loodden wij ieder glas en hadden verschillende diepten van 35, 33, 30, 31, 32, 33 en 34 vademen.

De *9-den*, fraai stil weder; wij dreven den geheelen dag in stilten en vischten wat, maar niet veel, omdat wij weinig zout hadden [1]. Ten 3 ure na den middag kwam er bries uit Z.O. en Z.Z.O., toen stuurden wij westelijk; ons kompas wees W. t. Z. $1/2$ Z. [2]. Ten 4 ure

---

till seven of the clocke. At foure of the clocke in the morning we sounded, and had five & fortie fathoms, fine white sand, and we hand runne five leagues South and by West. Then wee stood along one Glasse, [III.iii.585.] and went one league as before. Then we stood one Glasse and sounded, and had sixtie fathoms. Then wee takt and stood backe to the Banke, and had five and twentie fathoms; and tryed for Fish, and it fell calme, and we caught one hundred and eighteene great Coddes, from eight a clocke till one, and after Dinner twee tooke twelve, and saw many great Scoales of Herrings. Then wee had a gale of wind at South, and it shifted to the West North-west, and we stood three glasses and sounded and had sixtie fathomes, and stood two Glasses, and had two and fortie fathoms, red stones and shells. So wee sounded every Glasse and had severall soundings 35. 33. 30. 31. 32. 33. and 34. fathoms.

Many great Cods taken.

Many great Scoales of Herrings.

To sound is to trie the depth by Line and Lead, or Pole, &c.

The ninth, faire calme weather, we lay becalmed all day and caught some Fish, but not much, because we had small store of salt. At three of the clocke in the afternoone, wee had a gale at South-east, and South South-east, and we steered away Westerly, our Compasse

---

1) Het loonde de moeite niet visch te vangen als men toch niet zouten kon.

2) Gewoonlijk zegt men, al komt het op hetzelfde neer: W.Z.W. $1/2$ W.

loodden wij en hadden niet meer dan 15, 17 en 19 vademen diepte op een vischgrond; wij loodden ieder glas. Daarna konden wij met 25 vaam geen grond meer krijgen en wij zagen een zeil voor ons uit. Op den middag was de polshoogte 44 graden 27 minuten [1]). Wij hielden het om de West al dien nacht en wij verspraken een Franschman die op de bank van Kaap de Sable in dertig vaam diepte lag te visschen; wij zagen er nog twee of drie meer.

Den *10-den* was het heel mistig en dik weer, de wind Z.W. met een goede koelte. Wij stuurden om de Zuid en behielden Z.O. t. O. Op den middag loodden wij en hadden 48 vademen; ten twee ure loodden wij opnieuw en vonden 50 vademen. En ten 6 ure loodden wij weder en hadden 48 vademen, aan den rand van de bank. Ten 8 ure 's avonds loodden wij nog eens en hadden 80 vademen geen grond, toen waren wij van de bank af. Zoo hielden wij het gaande tot middernacht. Het kompas noordwesterde 17 graden.

Den *11-den*, zeer dik en mistig weder. Te middernacht wendden wij om de West, blijvende zoo den ganschen dag voorliggen behoudens W.N.W. Op den middag loodden wij maar konden geen

---

was West and by South halfe a point South. At foure of the clocke, we sounded and had but fifteene, seventeene, and nineteene fathoms on a fishing Banke; and we sounded every Glasse. Then we could get no ground in five and twentie fathoms, and had sight of a sayle on head off us. At noone our height was 44. degrees 27. minutes. We stood to the Westward all night, and spake with a French-man, which lay fishing on the Banke of Sablen, in thirtie fathoms, and we saw two or three more.

The tenth, very mystie and thicke weather, the wind at Southwest, a faire gale. We stood to the South-ward, and made our way South-east and by East. At twelve of the clocke we sounded, and had eight and fortie fathoms: againe at two we sounded, and had fiftie fathoms. And at sixe of the clocke we sounded, and had eight and fortie fathoms on the end of the Banke. Againe, at eight of the clocke at night wee sounded, and had no ground in eightie fathomes, and were over the Banke. So wee stood along till mid-night. The Compasse varyed 17. degrees to the Westward. Variation 17 degrees.

The eleventh, very thicke and mystie weather. At twelve of the clocke at night, we cast about to the Westward, and stood so all day, and made our way West North-west. We sounded at twelve of the

1) Zal wel zijn 43° 27′. K. Sable licht bevindt zich in 43° 23′ 19″. Zie vlg. volzin.

grond bewerpen. Aldus hielden wij het om de West gedurende den voornacht en wij loodden maar kregen geen grond in vijftig en zestig vademen eer het middernacht was. Toen loodde ik en vond 15 vaam diepte, wit zand.

Den *12-den* was het heel dik van mist. Wij vervolgden onzen koers den ganschen morgen tot elf ure, als wanneer wij zicht kregen van het land dat zich laag, wit en zandachtig opdoet en recht voor ons uit lag; wij hadden toen 10 vaam diepte. Toen wendden wij om de Zuid en stuurden gedurende 4 glazen uit den wal, waarna wij er weder naar toe wendden, denkende aldaar ten anker te gaan, maar, toen wij er dichterbij kwamen, was de mist zoo dik dat wij niets konden zien, waarom wij weder uitstuurden. Van middernacht tot 2 ure vonden wij, al loodende, dat wij op 12, 13 en 14 vaam diepte uit den wal stonden. Ten 4 ure hadden wij 20 vademen. Ten 8 ure 's avonds hadden wij 30 vademen. Ten 12 ure 65 vademen en weinig wind; want de diepten namen snel toe, maar dichtst bij den wal loopt de grond gelijkmatigst af.

Den *13-den,* fraai zonneschijn-weder na 8 ure en zoo gedurende den ganschen dag, maar in den morgen was het mistig. Ten 8 ure wendden wij naar den wal toe, maar zagen geen land; de wind was

---

clocke, but had no ground; so we stood to the Westward all the fore-part of the night, and sounded but could get no ground in fiftie or sixtie fathoms till mid-night. Then I sounded and had ground at fifteene fathoms, white sand.

The twelfth, was very foggie, we stood our course all the morning till eleven of the clocke; at which time we had sight of the Land, which is low white sandie ground, right on head off us; and had ten fathoms. Then we tackt to the Southward, and stood off foure Glasses: then we tackt to the Land againe, thinking to have rode under it, and as we came neere it, the fog was so thicke that we could not see; so wee stood off againe. From mid-night to two of the clocke, we came sounding in twelve, thirteene, and foureteene fathoms off the shoare. At foure of the clocke, we had 20. fathoms. At eight of the clocke at night 30. fathoms. At twelve of the clocke 65. fathoms, and but little winde, for it deeped apace, but the nearer the shoare the fairer shoalding.

Land, being low, white and sandie.

The thirteenth, faire sun-shining weather, from eight of the clocke in the forenoone all day after, but in the morning it was foggie. Then at eight of the clocke we cast about for the shoare, but could not see

zuid op ons kompas, wij stuurden W. t. N. Op den middag observeerden wij en bevonden de poolshoogte 43 graden en 25 minuten; toen stuurden wij W. t. N. gedurende den ganschen achtermiddag. Ten 4 ure na den middag loodden wij en vonden 35 vademen diepte. En ten 6 ure kregen wij zicht van het land en zagen twee schepen voor ons uit. Het land is aan den waterkant laag met witte zandige ruggen waaruit vele kleine heuvels oprijzen. Onze loodingen gaven 35, 33, 30, 28, 32, 37, 33 en 32 vademen.

Den *14-den*, veel overwaaiende nevels; de wind tusschen Z. en Z.W.; wij stuurden W.N.W. en N.W. t. W. Onze diepten waren 29, 25, 24, 25, 22, 25, 27, 30, 28, 30, 35, 43, 50, 70, 90, 70, 64, 86, 100 vademen en daarna geen grond meer.

Den *15-den*, dik van mist, de wind van Z. tot Z.W. Wij stuurden W. t. N. en W.N.W. Des morgens loodden wij en hadden 100 vaam diepte tot 4 ure na den middag. Toen loodden wij weder en vonden 70 vademen. Na in twee glazen niet meer dan 2 Engelsche mijlen te hebben gezeild, loodden wij en vonden 60 vademen; daarna droogde het snel op, tot 20 vademen. Toen gisten wij dat wij

---

it; the wind being at South by our true Compasse, wee steered West and by North. At noone we observed, and found our height to bee 43. degrees 25. minutes; so we steered away West and by North all the after-noone. At foure of the clocke in the after-noone, we sounded and had five and thirtie fathoms. And at sixe of the clocke, wee had sight of the Land, and saw two sayles on head off us. The land by the waters side is low Land, and white sandie Bankes rising full of little Hills. Our soundings were 35. 33. 30. 28. 32. 37. 33. and 32. fathoms.

43 degrees 25 minutes.

Sight of Land againe, and of two ships.

The foureteenth, full of mysts flying and vading, the wind betweene South and South-west, we steered away West North-west, and North-west and by West. Our soundings were 29. 25. 24. 25. 22. 25. 27. 30. 28. 30. 35. 43. 50. 70. 90. 70. 64. 86. 100. fathoms, and no ground.

The fifteenth, very mystie, the winde varying betweene South and South-west, wee steered West and by North, and West North-west. In the morning we sounded, and had one hundred fathoms, till foure of the clocke in the after-noone. Then we sounded againe, and had seventie five fathoms. Then in two Glasses running, which was not above two English miles, we sounded and had sixtie fathoms, and it shoalded a great pace untill we came to twentie fathoms. Then we made account we were neere the Ilands that lie off the shoare. So we

dicht bij de eilanden[1]) waren die voor den wal liggen. Dies kwamen wij ten anker ten 9 ure des avonds bij een zeer kalme zee en met weinig wind. Na het avondschaften deden wij ons best om visch te vangen en ik ving vijftien kabeljauwen waaronder de grootsten die ik ooit zag. Zoo lagen wij den ganschen nacht achter ons anker.

Den *16-den* klaarde het in den ochtend op en zagen wij vijf eilanden,[2]) liggende N. en N. t. W. twee mijlen van ons. Toen maakten wij klarigheid om onder zeil te gaan, maar de mist kwam zoo dik opzetten dat wij niet naar binnen durfden sturen.

Den *17-den* was het dik van mist, zoodat wij het schip niet op de haven konden brengen. Ten 10 ure kwamen er twee booten op ons uit, met zes wilden van het land, die verheugd schenen over onze komst. Wij gaven hun dingen van geringe waardij en zij aten en dronken met ons; zij vertelden ons dat er goud-, zilver- en kopermijnen[3]) in de buurt waren en dat de Franschen handel met hen drijven, wat wel waar zal wezen want een hunner sprak wat Fransch. Zoo bleven wij den ganschen dag en nacht achter ons anker liggen, met een weder dat mistig bleef.

---

came to an Anchor, the Sea being very smooth and little wind, at nine of the clocke at night. After supper, we tryed for Fish, and I caught fifteene Cods, some the greatest that I have seene, so we rode all night.

Five Ilands.

The sixteenth, in the morning it cleered up, and wee had sight of five Ilands lying North, and North and by West from us, two leagues. Then wee made ready to set sayle, but the myst came so thicke, that we durst not enter in among them.

Sixe Savages come aboord them.

The seventeenth, was all mystie so that wee could not get into the Harbour. At ten of the clocke two Boates came off to us, with sixe of the Savages of the Countrey, seeming glad of our comming. We gave them trifles, and they eate and dranke with us; and told us, that there were Gold, Silver, and Copper mynes hard by us; and that the French-men doe Trade with them; which is very likely, for one of them spake some words of French. So wee rode still all day and all night, the weather continuing mystie.

---

1) De eilanden voor de Penobscot Bay. Op de kaart van Plancius van Nova Francia ziet men een baai met vier eilanden daarin; vermoedelijk de bovengenoemde baai.

2) Zie vorige noot.

3) Natuurlijk vroegen de Europeanen naar Au, Arg. en Cu.

Den *18-den*, fraai weer, wij voeren een zeer goede haven binnen en ankerden dicht onder den wal in vier vademen water.[1] De rivier strekt ver het land in, maar dicht bij ons staat niet meer dan twee vadem diepte. Wij gingen den wal op en hieuwen een nieuwen fokkemast[2] [uit het bosch], komende wij omstreeks den middag aanboord terug, waar wij de poolshoogte bepaalden op 44 graden en 1 minuut;[3] de zon begint eerst te dalen in Z.Z.W.[4] Wij herstelden onze zeilen en begonnen den fokkemast te maken. De haven strekt zuid en noord, over een mijl[5] van onze ankerplaats gerekend.

Den *19-den*, hadden wij fraai zonneschijn-weder; wij bleven nog ten anker. In den achtermiddag gingen wij met de boot om versch water, hetwelk wij vonden; wij vonden ook een ondiepte waarop veel kreeften waren en vingen er een en dertig. De lieden die aanboord kwamen deden ons groote vriendschap maar wij konden hen niet vertrouwen. Den *20-sten*, fraai zonneschijn-weder, de wind Z.W. In den morgen, een halfuur voor dage, ging onze schuit van boord om visch te vangen en na twee uren kwam zij terug met zeven en

---

[III.iii.586.] The eighteenth, faire weather, wee went into a very good Harbour, and rode hard by the shoare in foure fathoms water. The River run- A large River. neth up a great way, but there is but two fathoms hard by us. We went on shoare and cut us a fore Mast, then at noone we came aboord againe, and found the height of the place to bee in 44. gegrees 1. mi- 44 Degrees 1 minutes. nute; and the Sunne to fall at a South South-west Sunne. We mended our sayles, and fell to make our fore-Mast. The Harbour lyeth South and North, a mile in where we rode.

The nineteenth, we had a faire sun-shining weather, we rode still. In the afternoone wee went with our Boate to looke for fresh water, and found some; and found a shoald with many Lobsters on it, and caught one and thirtie. The people comming aboord, shewed us great friendship, but we could not trust them. The twentieth, faire sunne-shining weather, the winde at South-west. In the morning, our Scute went out to catch fresh Fish halfe an houre before day, and returned

1) Ook van Meteren geeft 18 Juli als datum van aankomst.

2) Zie 15 Juni, toen de fokkemast gebroken is. Van Meteren vermeldt ook dit maken van een nieuwen mast op dezen datum.

3) Volgens De Laet 44° 15′. Gewoonlijk neemt men aan dat Hudson hier in de Penobscot Bay was. Van Meteren geeft de breedte van 44°.

4) De werktuigen van dien tijd lieten niet toe het oogenblik van zons grootste hoogte nauwkeurig waar te nemen. Juet bedoelt hier dat men geen rijzing of daling waarneemt nadat de zon in Z.Z.O. of voordat zij in Z.Z.W. staat.

5) Mijl van ruim 1600 M., zie „Toelichting".

twintig groote kabeljauwen die met twee hoeken en lijnen gevangen waren. In den achtermiddag gingen wij om meer kreeften en kregen er veertig, toen keerden wij naar boord. Toen verkenden wij twee Fransche sloepen vol inwoners van dit land, die op ons toe kwamen daar wij lagen, maar zij deden ons niets, daar zij zagen dat wij op onze hoede waren. Zij brachten vele bevervellen en ander schoon bont, hetwelk zij ruilen wilden voor roode kleeden. Want de Franschen handelen met hen in roode casaquen, messen, bijlen, koper, ketels, treeften, kralen en andere dingen van kleine waardij.

Den *21-sten* was en bleef het mistig, de wind Oost, wij bleven ten anker liggen en deden niets dan onzen mast verder af maken. Den *22-sten* fraai zonneschijn-weder, de wind noordelijk, wij bleven dien dag ten anker. In den achtermiddag ging onze schuit weder om meer kreeften en bracht er negen en vijftig aanboord. Des nachts was het klaar weder.

Den *23-sten*, fraai zonneschijn-weder en heel warm. Om elf ure was onze fokkemast gereed, toen brachten wij hem aanboord en zetten hem in zijn spoor overeind en in den achtermiddag tuigden wij hem op. Dezen nacht hadden wij wat mist en regen.

Den *24-sten*, zeer warm weder, de wind uit den Zuiden, uit zee.

---

in two houres, bringing seven and twentie great Coddes, with two hookes and lines. In the after-noone wee went for more Lobsters, and caught fortie, and returned aboord. Then wee espied two French Shallops full of the Countrey people come into the Harbour, but they offered us no wrong, seeing we stood upon our guard. They brought many Beaver skinnes, and other fine Furres, which they would have changed for redde Gownes. For the French trade with them for red Cassockes, Knives, Hatchets, Copper, Kettles, Trevits, Beades and other trifles.

The one and twentieth, all mystie, the wind Easterly, wee rode still and did nothing, but about our mast. The two and twentieth, faire Sun-shining weather, the winde all Northerly, we rode still all the day. In the after-noone our Scute went to catch more lobsters, and brought with them nine and fiftie. The night was cleere weather.

The three and twentieth, faire sun-shining weather and very hot. At eleven of the clocke our fore Mast was finished, and wee brought it aboord, and set it into the step, and in the after-noone we rigged it. This night we had some little myst and rayne.

The foure and twentieth, very not weather, the winde at South out

In de eerste helft van den dag sloegen wij onze zeilen aan. In den ochtend ging onze schuit uit visschen en binnen twee uren bracht zij twintig groote kabeljauwen en een groote heilbot mede; des nachts was het ook fraai weder. Wij hielden goede wacht, uit vreeze van door het volk te worden verrast en merkten op waar zij hunne sloepen vastlegden.

Den *25-sten*, zeer fraai en warm weder. In den ochtend manden wij onze schuit met vier musketten en zes man en namen een van hunne sloepen, die wij naar boord brachten. Toen manden wij de boot en de schuit met twaalf mannen met musketten en met twee steenstukken en wij dreven de wilden uit hunne huizen en haalden die leeg, zooals zij ons hadden willen doen [1]). Toen gingen wij onder zeil en lieten ons zakken tot aan den ingang der haven, alwaar wij voor den nacht ankerden, want de wind woei ons pal tegen en de nacht werd mistig met veel regen tot middernacht. Toen werd het stil en kwam er wind uit den wal, West Noordwest, waarmede het opklaarde. Het kompas noordwesterde 10 graden.

Den *26-sten*, fraai en klaar zonneschijn-weder. Ten 5 ure in den

---

of the sea. The fore-part of the day wee brought to our sayles. In the morning, our Scute went to take Fish, and in two houres they brought with them twentie great Coddes, and a great Holibut, the night was faire also. We kept good watch for feare of being betrayed by the people, and perceived where they layd their Shallops.

The five and twentieth, very faire weather and hot. In the morning wee manned our Scute with foure Muskets, and sixe men, and tooke one of their Shallops and brought it aboord. Then we manned our Boat & Scute with twelve men and Muskets, and two stone Pieces or Murderers, and drave the Salvages from their Houses, and tooke the spoyle of them, as they would have done of us. Then wee set sayle, and came downe to the Harbours mouth, and rode there all night, because the winde blew right in, and the night grew mystie with much rayne till mid-night. Then it fell calme, and the wind came off the Land at West North-west, and it began to cleere. The Compasse varyed 10. degrees North-west.

The sixe and twentieth, faire and cleere sunne-shining weather.

---

1) Nergens blijkt dat deze woestheid door eene aanleiding was uitgelokt. Het lijkt mij volstrekt niet onwaarschijnlijk dat Pieter Aertsz, in 1611, vermoord werd als wraak over Hudson's werk. Zie: „De reis van Jan Cornelisz. May", werken der Linschoten Vereeniging I (1909) p. 41. Vèr van de „Moortreede" was Hudson's ankerplaats gewis niet.

ochtend, met een aflandigen wind van N.N.W., gingen wij onderzeil [1]) naar buiten en op den middag gisten wij dat wij 14 mijlen om de Z.W. hadden behouden. Op den achtermiddag schavielde de wind heen en weer tusschen W.Z.W. en N.W. Des middags vond ik eene poolshoogte van 43 graden en 56 minuten. Daar het des avonds fraai weder was, bepaalden wij de afwijking van ons kompas bij zonsondergang [2]) en wij bevonden dat zij 10 graden noordwestering bedroeg.

Den *27-sten*, fraai zonneschijn-weder, de wind heen en weer loopende van Z.W. tot W. t. N. met een stijve koelte; wij hielden het den ganschen dag om de zuid en behielden Z. t. W. 27 mijlen. Op den middag was de poolshoogte 42 graden 50 minuten. Om 4 ure des achtermiddags, wendden wij om de Noord. Ten 8 ure borgen wij onze topzeilen en sloegen de voorbonnet af en voerden dien nacht klein zeil.

Den *28-sten*, heel dik en mistig weder met een stijve koelte van Z.Z.W. en Z.W. t. W.; wij behielden N.W. t. W. 27 mijlen, daarbij

---

At five of the clocke in the morning, the winde being off the shoare at North North-west, we set sayle and came to sea, and by noone we counted our ship had gone fourteene leagues South-west. In the after-noone, the winde shifted variably betweene West South-west, and North-west. At noone, I found the height to bee 43. degrees 56. minutes. This Eevening being very faire weather, wee observed the variation of our Compasse at the Sunnes going downe, and found it to bee 10 degrees from the North to the Westward.

The seven and twentieth, faire sun-shining weather, the winde shifting betweene the South-west, and West and by North, a stiffe gale, we stood to the Southward all day, and made our way South and by West, seven and twentie leagues. At noone, our height was 42. degrees 50. minutes. At foure of the clocke in the afternoone, wee cast about to the Northward. At eight of the clocke, we tooke in our top-sayles and our fore-bonnet, and went with a short sayle all night.

The eight and twentieth, very thicke and mystie, and a stiffe gale of wind, varying betweene South South-west, and South-west and

---

1) Datum klopt met Van Meteren's opgave van den datum van vertrek.

2) Deze waarneming kan, bij opkomst of ondergang, gemakkelijker gedaan worden en zuiverder uitkomst geven dan onder andere omstandigheden.

loodden wij menigmaal, maar konden geen grond krijgen. Ten 5 ure wendden wij om de zuid bij een Z.W. t. W.lijken wind; daarbij loodden wij en kregen grond op 75 vademen. Ten acht ure hadden wij 65 vadem diepte, ten 10 ure 60. Te middernacht 56 vademen, grauw zand. Het kompas noordwesterde zes graden.

Den *29-sten*, fraai weder, wij stuurden zuidelijk en behielden Z.W. t. Z. 18 mijlen. Op den middag vonden wij dat de poolshoogte was 42 graden en 56 minuten; wij loodden dikwijls en hadden 60, 64, 65, 67, 65, 65, 70 en 75 vademen. Des avonds bepaalden wij, bij zonsondergang, de afwijking van ons kompas en wij bevonden dat zij 37 graden benoorden het westen onderging in stede van 31 graden. Het kompas week $5^1/_2$ graad af. [1])

Den *30-sten*, heel warm weder, tot omstreeks den middag bleef het kalm, de wind van Z.Z.O.; wij stuurden W.Z.W. en loodden dikwijls maar kregen op 170 vademen geen grond. Wij ondervonden een

---

by West; we made our way Northwest and by West, seven and twentie leagues, wee sounded many times and could get no ground. At five of the clocke, we cast about to the Southward, the wind at Southwest and by West. At which time we sounded, and had ground at seventie five fathoms. At eight, wee had sixtie five fathoms. At ten, sixtie. At twelve of the clocke at mid-night, fiftie-sixe fathoms, gray sand. The Compasse varyed 6. degrees the North point to the West.

Variation 6. degrees to the West.

The nine and twentieth, faire weather, we stood to the Southward, and made our way South and by West a point South, eighteene leagues. At noone, we found our height to bee 42. degrees 56. minutes, wee sounded oft, and had these 60. 64. 65. 67. 65. 65. 70. and 75. fathoms. At night, wee tryed the variation of our Compasse by the setting of the Sunne, and found that it went downe 37 degrees to the North-ward of the West, and should have gone downe but 31. degrees. The Compasse varyed 5. $^1/_2$ degrees.

Variation 5 & a halfe degrees.

The thirtieth, very hot, all the fore-part of the day calme, the wind at South South-east, wee steered away West South-west and sounded many times, and could find no ground at one hundred and seventie fathomes. We found a great current and many over-falls. Our [III.iii.587.]

A great,

1) Dus: richting der zon bij ondergang volgens berekening (of door constructie op een bol of een planisfeer) W. 31° N.; richting over het kompas W. 37° N. en afwijking N. 6° (hier $5^1/_2$) W.

zwaren stroom met vele zware rafelingen. [1]) Onze stroom had ons doen afdrijven, want op den middag bevonden wij dat de poolshoogte 41 graden en 34 minuten bedroeg, zoodat de stroom ons 14 mijlen om de Zuid had gezet. Ten 8 ure 's av. loodde ik en kreeg grond op 52 vademen. Op het laatst van de hondewacht hadden wij 53 vademen. Deze laatste waarneming verdient geen vertrouwen.

Den *31-sten*, den geheelen dag tot 10 ure ['s avonds] dik van mist. In den nacht liep de wind naar het Z. en Z.W. en Z. Wij behielden W.N.W. 19 mijlen. Wij loodden dikwijls en met verschillenden uitslag, nu eens steentjes, dan grof grauw zand, 56, 54, 48, 47, 44, 46, 50 vademen en ten 8u 's avonds werd het stil en hadden wij 50 vademen. Ten 10 ure vernamen wij een zwaar gedruisch als van branding op den wal. Toen loodde ik en vond dezelfde diepten en daar ik op stroom verdacht was, ziende dat het zoo stil was en het schip niet vertierde, liet ik het lood op den bodem liggen en bevond dat het tij om de Z.W. en Z.W. t. W. liep, met zoo vliegende vaart,

---

current and many over fals.

current had deceived us. For at noone we found our height to be 41. degrees 34. minutes. And the current had heaved us to the Southward fourteene leagues. At eight of the clocke at night, I sounded and had ground in fiftie two fathomes. In the end of the mid-night watch, wee had fiftie three fathomes. This last observation is no to be trusted.

The one and thirtieth, very thicke and mystie all day, untill tenne of the clocke. At night the wind came to the South, and South-west and South. We made our may West North-west nineteene leagues. Wee sounded many times, and had difference of soundings, sometimes little stones, and sometimes grosse gray sand, fiftie six, fiftie foure, fortie eight, fortie seven, fortie foure, fortie six, fiftie fathomes; and at eight of the clocke at night it fell calme, and we had fiftie fathomes. And at ten of the clocke we heard a great Rut, like the Rut of the shoare. Then I sounded and found the former Depths; and mistrusting a current, seeing it so still that the ship made no way, I let the lead lie on the ground, and found a tide set to the South-west, and South-west by West, so fast, that I could hardly vere the Line so

A great Rut.

A currrent totheSouth- and South-

---

1) Het meermalen bij Hudson voorkomende woord „overfall" is niet door een goed Nederlandsche uitdrukking te vervangen. Eene omschrijving is te vinden bij Davis (zie Hakluyt, ed. 1903—'05, Dl. VII): „The 30 in the afternoone wee . . . passed by a great banke or Inlet, which lay between 63 and 62 degrees of latitude, which we called Lumlies Inlet. We had oftentimes, as we sailed along the coast, great ruttes, the water, as it were, whirling and overfalling, as if it were the fall of some great water through a bridge".

dat ik de loodlijn nauwlijks vlug genoeg kon bijvieren en temet kwam een razende stroom of een baar op, die het schip rondzwaaide;[1]) het lood lag zoo vast in den grond dat ik bang was dat de loodlijn zou breken, een andere hadden wij niet. Te middernacht loodde ik opnieuw en vond 75 vademen; de geweldige stroom had van ons af gelaten.

Den *1-sten Augustus* was het gedurende de eerste helft van den dag mistig, maar met den middag klaarde het op. Wij bevonden dat onze poolshoogte 41 graden en 45 minuten was en hadden 19 mijlen behouden. Op den achtermiddag was het tamelijk helder. Wij namen een kabbelend getij of strooming met vele rafelingen die nog aanhielden waar en het water was veranderlijk van kleur en de zee was zeer diep, want met 100 vademen konden wij geen grond krijgen. De nacht was helder en de wind werd N. en N.N.O.; wij stuurden West.

Den *2-den*, zeer fraai en warm weder; van den ochtend tot den middag hadden wij een goede koelte, maar op den achtermiddag weinig wind. Op den middag loodde ik en vond 110 vademen; en onze poolshoogte bedroeg 41 graden 56 minuten. Wij hadden vier

---

fast, and presently came an hurling current, or tyde with over-fals, which cast our ship round; and the Lead was so fast in the ground, that I feared the Lines breaking, and we had no more but that. At mid-night I sounded againe, and we had seventie five fathomes; and the strong streame had left us. west by West, with over-fals.

The first of August, all the fore-part of the day was mystie, and at noone it cleered up. We found that our height was 41. degrees 45. minutes, and we had gone nineteene leagues. The after-noon was reasonably cleere. We found a rustling tide or current, with many over-fals to continue still, and our water to change colour, and our sea to bee very deepe, for wee found no ground in one hundred fathomes. The night was cleere, and the winde came to the North, and North North-east, we steered West. August.

The second, very faire weather and hot: from the morning till noone we had a gale of wind, but in the after-noone little wind. At noone I sounded and had one hundred and ten fathomes; and our height was 41. degrees 56. minutes. And wee had runne foure and

1) Kennelijk een mascaret-verschijnsel, waarbij het water plotseling, als met een vertikalen wand komt opzetten. Het treedt vooral aan riviermondingen op, waar een krachtige vloedgolf in een smal en geleidelijk ondiep wordend bekken dringt. De Fransche benaming is mascaret, de Engelsche „bore"; aan de Oostzee kent men het woord „zeebeer" (evenals bore, samenhangende met „baar" d. i. golf).

en twintig en een halve mijl behouden. Bij zonsondergang bepaalden wij de afwijking van het kompas en bevonden dat het het rechte Noorden aanwees. Om 8 ure wakkerde de koelte aan zoodat wij die wacht zes mijlen liepen; wij hadden een mooien klaren nacht.

Den *3-den*, zeer warm weder. Des ochtends kregen wij zicht van land daar wij op aan stuurden, voornemens er benoorden langs te loopen. Dies zonden wij onze sloep uit, met vijf mannen om het op te looden en zij bevonden dat er op een boogschot afstand van den wal vijf vademen diepte was; zij gingen er aan den wal en vonden goede druiven en rozestruiken waarmede zij ten 5 ure 's avonds aan boord kwamen. Wij hadden 27 vaam diepte op minder dan 2 mijlen [1]) uit den wal en er bleek ons dat de vloed uit het Z.O., de eb uit het N.W. kwam, beide fel doortastende, met veel aandrift en gedruisch. Ten 8 ure des avonds begon het een fiksche koelte te waaien, die den ganschen nacht, doch veranderlijk, aanhield. Onze loodingen naar den wal toe, bedroegen 100, 80, 74, 52, 46, 29, 27, 24, 19, 17 vademen, soms wazig [2]) en soms grauw zand.

---

twentie leagues and an halfe. At the Sun-setting we observed the variation of the Compasse, and found that it was come to his true place. At eight of the clocke the gale increased, so wee ranne sixe leagues that watch, and had a very faire and cleere night.

The third, very hot weather. In the morning, we had sight of the Land, and steered in with it, thinking to goe to the North-ward of it. So we sent our shallop with five men, to sound in by the shore: and they found it deepe five fathomes within a Bow-shot of the shoare; and they went on Land, and found goodly Grapes, and Rose trees, and brought them aboord with them, at five of the clocke in the Eevening. We had seven and twentie fathomes within two miles of the shoare; and we found a floud come from the South-east, and an ebbe from the North-west, with a very strong streame, and a great hurling and noyses. At eight of the clocke at night, the wind began to blow a fresh gale, and continued all night but variable. Our sounding that wee had to the Land, was one hundred, eightie, seventie foure, fiftie two, fortie sixe, twentie nine, twentie seven, twentie foure, nineteene, seventeene, sometimes Oze, and sometimes gray sand.

They goe on Land neare Cape Cod.

1) Mijlen van ruim 1600 M., zie „Toelichting".

2) Een zeer gebruikelijke Ned. zeeterm voor dun slijk. Verg. Fr. „vase", Eng. „oaze" en „ooze".

Den *4-den*, was het zeer warm, wij hielden twee wachten om de N.W. en één wacht om de zuid naar het land toe en wij kwamen ten anker bij den noordelijken uitlooper van het voorland [1]) en hoorden menschelijke stemmen roepen. Toen zonden wij onze boot naar den wal, in de meening dat het Christenen mochten zijn die daar waren achtergelaten, maar het bleek ons dat het Wilden waren, die zeer verblijd schenen over onze komst. Dus brachten wij er een bij ons aanboord en gaven hem vleesch te eten en hij at en dronk met ons. Onze Schipper gaf hem drie of vier glazen knoopen [2]) en zond hem weder met onze sloep naar den wal. En toen deze weer van den wal afstak, sprong hij en danste en stak zijn handen op en wees ons een rivier aan den anderen kant, want wij hadden door teekens te verstaan gegeven dat wij kwamen om te visschen. Het midden van dit voorland ligt in 41 graden en 45 minuten. Na het schaften zetten wij weder zeil, van meening beWesten dit voorland te komen, maar wij konden dat niet en koersten er daarom bezuiden langs, met zuidoostelijke koersen;

The fourth, was very hot: we stood to the North-west two watches, and one South in for the Land, and came to an Anchor at the Norther end of the Headland, and heard the voyce of men call. Then we sent our Boat on shoare, thinking they had beene some Christians Savages. left on the Land: but wee found them to bee Savages, which seemed very glad of our comming. So wee brought one aboord with us, and gave him meate, and he did eate and drinke with us. Our Master gave him three or foure glasse Buttons, and sent him on Land with our shallop againe. And at our Boats comming from the shoare he leapt and danced, and held up his hands, and pointed us to a river on the other side: for we had made signes that we came to fish there. The bodie of this Headland lyeth in 41. degrees 45. minutes. We set sayle againe after dinner, thinking to have got to the Westward of this Headland, but could not; so we beare up to the Southward of it, & made a South-east way; and the Souther point did beare West

---

1) De *tegenwoordige* Kaap Cod aan de Noordpunt van het schiereiland.

2) Zulke knoopen werden door de zeelieden gedragen. In de bouwvallen van het „Behouden Huys" op Nova Zembla heeft men aangetroffen: twee met zijden vlechtwerk overtrokken wambuisknoopen en twee knoopen *van zwart glas of git*. Zie: Jhr. Mr. J. K. J. de Jonge „Nova Zembla", 1877, p. 22, sub N°. 106. Knoopen zijn te allen tijde een goed ruilartikel geweest. Nog in 1850 waren de uniformknoopen der zeeofficieren zéér gewild bij de jonge meisjes van het toen pas geopend Japan.

ten 8 ure 's avonds peilden wij de zuidelijke punt West van ons. Onze loodingen, omtrent het oostelijk en noordelijk gedeelte van dit voorland, een mijl uit den wal, zijn de navolgende: aan den oostkant 30, 27, 27, 24, 25, 20. De Noordoostpunt 17 graden, 18 minuten[1]) en voorts dieper. Aan het noordeinde van het voorland en dicht bij den wal heeft men 30 vademen en 3 mijlen om de noordnoordwest 100 vademen. Aan den zuidoostkant en een mijl uit den wal 15, 16 en 17 vademen. De luyden hebben groene tabak, en pijpen waarvan de koppen van leem en de stelen van roodkoper zijn. Het land is zeer lieflijk.

Den *5-den*, voortdurend mistig. Ten 8 ure des morgens wendden wij om de West en stuurden den wal in tot 4 ure na den middag; toen klaarde het op en zagen wij het voorland weder, 5 mijlen van ons af. De zuidpunt lag West van ons; wij loodden herhaaldelijk, maar kregen geen grond. Ten 4 ure wendden wij wederom en loodden terwijl wij in stagen [2]) waren 70 vademen. Wij stuurden den ganschen nacht Z. en Z. t. O. en haalden met 70 en 80 vademen geen grond.

---

at eight of the clocke at night. Our soundings about he Easter and Norther part of this Headland, a league from the shoare are these: at the Easterside thirtie, twentie-seven, twentie seven, twentie foure, twentie five, twentie. The North-east point 17. degrees 18. minutes and so deeper. The North-end of this Headland, hard by the shoare thirtie fathomes: and three leagues off North North-west, one hundred fathomes. At the South-east part a league off, fifteene, sixteene, and seventeene fathomes. The people have greene Tabacco, and pipes, the boles whereof are made of Earth, and the pipes of red Copper. The Land is very sweet.

The fift, all mystie. At eight of the clocke in the morning, wee tact about to the Westward, and stood in till foure of te clocke in the after-noone; at which time it cleered, and wee had sight of the Headland againe five leagues from us. The Souther point of it did beare West off us: and we sounded many times, and had no ground. And at foure of the clocke we cast about, and at our staying wee had [III iii. 588.] seventie fathomes. Wee steered away South and South by East all night, and could get no ground at seventie and eightie fathomes.

---

1) Lees natuurlijk: 17, 18 vaam etc.

2) Zie noot 2, p. 21.

Want wij waren bevreesd voor een groot rif dat van den wal af steekt[1]) en stuurden er Z. t. O. van af.

Den *6-den*, fraai weer, doch met vele misten. Wij stuurden Z.Z.O. tot 8 ure in den voormiddag. Toen klaarde het wat op en wendden wij om de West. Toen loodden wij en vonden 30 vademen grof zand, zoodat wij bij het rif waren. Toen hielden wij het lood gaande en vonden dat het snel opdroogde met 30, 29, 27, 24, 22, $20^1/_2$, 20, 20, 19, 19, 19, 18, 18, 17 vademen, waarna de diepten weer even snel toenamen als zij afgenomen waren. Want wij stuurden Z. en Z.O. tot wij in 26 vademen waren. Toen stuurden wij Z.W. want dat is de strekking van het getij. Terwijl het langzamerhand stil werd, dreven wij achter ons lood, want ge zult 16 of 17 vaam looden en bij den volgenden worp niet meer dan 7 of 6 vinden. En nog verder om de West zult ge vier en vijf voeten waters hebben en de steenen onder het schip zien, terwijl ge het land slechts kunt zien van [uit den] top. Wij hadden op dit rif eene observatie en bevonden dat het ligt op 40 graden en 10 minuten. [2]) En dit is het voorland dat Captain Bartholomew

---

For wee feared a great Riffe, that lyeth off the Land, and steered away South and by East.

The sixth, faire weather, but many times mysting. Wee steered away South South-east, till eight of the clocke in the morning; Then it cleered a little, and wee cast about to the Westward. Then we sounded and had thirtie fathomes, grosse sand, and were come to the Riffe. Then wee kept our Lead, and had quicke shoalding, from thirtie, twentie nine, twentie seven, twentie foure, twentie two, twentie and an halfe, twentie, twentie, nineteene, nineteene, nineteene, eighteene, eighteene, seventeene; and so deeping againe as proportionally as it shoalded. For we steered South and South-east till we came to twentie sixe fathomes. Then we steered South-west for so the tyde doth set. By and by it being calme we tryed by our lead; for you shall have sixteene or seventeene fathomes, and the next cast but seven or six fathomes. And farther to the Westward you shall have foure and five foot water, and see Rockes under you; and you shall see the land in the top. Upon this Riffe we had an observation and found that it lyeth in 40. degrees 10. minutes. And

This dangerous Riffe is in 41. degrees 10 minutes and lyeth off

---

1) Deze passage, in verband met de aanteekening op 9 Augs. zie p. 42, geeft te denken dat het vaarwater *tot hier* tamelijk bekend was. Met het rif zijn de ondiepten bij Nantucket bedoeld.

2) Met Purchas (zie marginale aanteekening) mag men gerust zeggen: 41° 10'. De Velasco kaart geeft terecht 41° klein.

Gosnold in het jaar 1602 ontdekt heeft en Cape Cod noemde, vanwege de groote menigte kabeljauwen die hij daaromtrent vond.[1]) Wij dan stuurden Z.W. 3 mijlen en hadden 20 en 24 vademen. Toen stuurden wij West een halve mijl in twee glazen en kwamen op 15 vademen. Toen stuurden wij Z.O., vier glazen lang, maar kregen geen diep water, want daar kreeg de eb ons te pakken en tastte zoo fel door, dat wij zoo nabij den rand van eene ondiepte kwamen dat wij het anker moesten laten vallen. Aldus waren wij ten zeven ure 's avonds in tien vademen ten anker. Waarvoor ik God hartelijk danke; wij hadden $7^1/_2$ vaam minste water. Wij bleven den ganschen nacht zoo liggen en met het kenteren van het getij loodde ik zoo ver rondom het schip als een lantaarn zichtbaar bleef; ik vond niet minder dan 8, 9, 10 en 11 vademen. Het bleef zeer dik van mist.

Den *7-den*, fraai en warm weder, doch mistig. Wij bleven nog ten anker, hopende dat het opklaren zoude, maar over den vloed werd het windstil en dik. Dus bleven wij achter ons anker liggen, al dien

---

East from Cape Cod into the Sea. this is that Headland which Captaine Bartholomew Gosnold discovered in the yeare 1602. and called Cape Cod; because of the store of Cod-fish that hee found thereabout. So we steered South-west three leagues, and had twentie, and twentie foure fathomes. Then we steered West two Glasses halfe a league, and came to fifteene fathomes. Then we steered off South-east foure Glasses, but could not get deepe water; for there the tyde of ebbe laid us on; and the streame did hurle so, that it laid us so neere the breach of a shoald, that wee were forced to Anchor. So at seven of the clocke at night, wee were at an Anchor in tenne fathomes: And, I give God most heartie thankes, the least water wee had was seven fathomes and a halfe. We rode still all night, and at still water I sounded so farre round about our ship as we could see a light; and had no lesse then eight, nine, ten, and eleven fathomes: The myst continued being very thicke.

The seventh, faire weather and hot, but mystie. Wee rode still hoping it would cleere, but on the floud it fell calme and thicke. So we rode still all day and all night. The floud commeth from the South-

---

1) Purchas (IV, VIII, 1648) verhaalt dat Gosnold de Kaap met den naam K. Cod doopte. Deze K. Cod is *niet* de tegenwoordige Kaap van dien naam (42° 4′ N.Br.) maar een andere Kaap, ongeveer overeenkomende met Monomoy Point (41° 34′ N.Br.).

De Laet zegt dat H. het land om en bij C. Cod doopte: „Nieuw Holland", maar al spoedig inzag dat hij een bekende kust voor had. De Velasco kaart plaatst C. Cod aan de Z.O. punt van het schiereiland en in 41° N.Br.

dag en nacht. De vloed komt uit het Zuidwesten en het water rijst niet meer dan anderhalf vadem bij doodtij.[1]) Tegen den avond klaarde het op; ik ging in de boot en loodde en vond niet minder dan 8 vaam in het zuidoosten, maar ten noordwesten van ons zagen wij zware brekers.

Den *8-sten,* mooi klaar weer. Dien morgen ten zes ure met stil water, gingen wij onder zeil, zijnde de wind N.O. Wij zetten onze fok en het groote topzeil bij en kwamen een mijl [2]) weegs over de ondiepten. Toen kwam de ebbe door en ankerden wij weder om den vloed af te wachten. Toen zetten wij weder zeil en door Gods groote genade raakten wij ten 1 ure des namiddags vrij van de ondiepten. En wij peilden het land van W.N.W. tot N.N.W. Wij stuurden den ganschen nacht [naar buiten] om de Z.Z.O. en konden halverwege de *eerste* wacht grond bewerpen. Wij hadden toen 45 vademen, wit zand met kleine steentjes. En al onze loodingen waren: 20, 20, 22, 27, 32, 43, 43, 45 vademen. [3]) Daarna 70 vaam, geen grond.

Den *9-den,* zeer fraai en warm weder met een zeer stijve koelte. Des morgens, ten 4 ure, liep de sloep tegen ons achterschip op

---

west, and riseth not above one fathome and an halfe in nepe streames. Toward night it cleered, and I went with our shallop and sounded, and found no lesse water then eight fathomes to the Southeast off us: but we saw to the North-west off us great Breaches.

The eight, faire and cleere weather. In the morning, by sixe of the clocke at slake water wee weighed; the wind at North-east, and set our fore-sayle and mayne top-sayle, and got a mile over the Flats. The Flats.
Then the tyde of ebbe came, so we anchored againe till the floud came. Then we set sayle againe, and by the great mercie of God, wee got cleere of them by one of the clocke this after-noone. And wee had sight of the Land from the West North-west, to the North North-west. So we steered away South South-east all night; and had ground untill the middle of the third watch. Then we had fortie five fathomes, white sand, and little stones. So all our soundings are twentie, twentie, twentie two, twentie seven, thirtie two, fortie three, fortie three, fortie five. Then no ground in seventie fathomes.

The ninth, very faire and hot weather, the wind a very stiffe gale. In the morning, at foure of the clocke, our shallop came running up

1) De 7de Augustus 1609 was een datum van Eerste Kwartier.

2) Mijl van ruim 1600 M.; zie „Toelichting".

3) Hier keert Juet de volgorde der opgaven weder om.

zoodat haar gansche voorsteven werd ontzet en wij haar noode lossneden [en prijs gaven]. Daarop borgen wij het schoverzeil en lagen bij met de fok tot 's middags twaalf ure. Toen nam de wind af tot een frissche koelte, en gingen wij Z.W. aan. Toen stuurden wij, met verschillende koersen, hoog aan den wind, behoudens Z. t. W. 15 en in nog drie wachten Z.O. t. O. 10 mijlen. Ten 8 ure des avonds borgen wij onze topzeilen en voerden klein zeil, want wij waren in onbekend vaarwater.[1]) Op den middag observeerden wij en bevonden onze poolshoogte 38 graden en 39 minuten.

Den *10-den*, des ochtends wat regen met bewolkte lucht, de wind Z.W.; wij behielden Z.O. t. O. 10 mijlen. Op den middag observeerden wij en bevonden dat onze poolshoogte 38 graden en 39 minuten bedroeg. Toen wendden wij om de West, met flauwe koelte uit den Z. t. O. Ten 4 ure werd het stil en wij hadden twee dolfijnen en vele kleine visschen om het schip. Ten acht ure des avonds was het koeltje kwakkelende. Den geheelen nacht hadden wij een hooge deining uit het Z.W. en een andere uit het N.O. bovendien.

Den *11-den*, gedurende de eerste helft van den dag, fraai en heel

---

against our sterne, and split in all her stemme; So we were faine to cut her away. Then wee tooke in our mayne sayle, and lay atrie under our fore-sayle untill twelve of the clocke at mid-day. Then the wind ceased to a faire gale, so wee stood away South-west. Then we lay close by, on many courses a South by West way fifteene leagues; and three watches South-east by east, ten leagues. At eight of the clocke at night, wee tooke in our top-sayles, and went with a low sayle; because we were in an unknowne sea. At noone we observed and found our heigth to be 38. degrees 39. minutes.

The tenth, in the morning some raine and cloudie weather: the winde at South-west, wee made our way South-east by East, ten leagues. At noone, wee observed and found our heigth to bee 38. degrees 39. minutes. Then wee tackt about to the Westward, the wind being at South and by East, little wind. At foure of the clocke it fell calme, and we had two Dolphines about our ship, and many small fishes. At eight of the clocke at night, wee had a small lingring gale. All night we had a great Sea out of the South-west, and another great Sea out of the North-east.

The eleventh, all the fore part of the day faire weather, and very

---

1) Zeer belangrijke opgave die aantoont tot welke grens Hudson over stellige gegevens beschikte. Zie de breedte welke hij opgeeft.

warm weder. Wij stuurden tot op den middag W.Z.W. Toen kromp de wind en konden wij niet hooger liggen dan Z.W. t. Z. Op den middag bevonden wij dat de poolshoogte 39 graden en 11 minuten bedroeg. De stroom had ons, tegen verwachting, 32 minuten om de Noord gezet. [1]) Ten 4 ure des namiddags kwam er mist opzetten, die twee uren aanhield. Maar gedurende den nacht hadden wij fraai en klaar weder. Het kompas noordwesterde een streek.

Den *12-den*, fraai weder, de wind veranderlijk tusschen Z.W. t. Z. en N., flauwe koelte. In den ochtend vingen wij een ongewonen visch, en wij stuurden den ganschen dag en nacht om de West. Op den middag bepaalden wij de poolshoogte op 38 graden 13 minuten. [2]) De waarneming van den vorigen dag was niet goed. Wij bevonden dezen middag dat het kompas 10 graden noordwesterde.

Den *13-den*, fraai, warm weder, de wind N.O. Wij stuurden op ons kompas West 22 mijlen. Op den middag vonden wij eene poolshoogte van 37 graden 45 minuten en onze generale behouden koers in het

---

hot. Wee stood to the West South-west till noone. Then the wind shorted, and we could lye but South-west and by South. At noone, wee found our heigth to bee 39. degrees 11. minutes. And that the current had laid us to the Northward thirtie two minutes contrary to our expectation. At foure of the clocke in the after-noone there came a myst, which endured two houres. But wee had it faire and cleere all night after. The Compasse varied the North point to the West one whole point.

A current setting to the North.

Variation one point.

The twelfth, faire weather, the wind variable betweene the South-west and by South, and the North little wind. In the morning we killed an extraordinary fish, and stood to the Westward all day and all night. At noone we found our heigth to be 38. degrees 13. minutes. And the observation the day before was not good. This noone, we found the Compasse to vary from the North to the West ten degrees.

Variation 10 degrees.

The thirteenth, faire weather and hot: the wind at North-east. Wee steered away West and by our Compasse two and twentie leagues. At noone wee found our height to bee 37. degrees 45. minutes, [III. iii. 589]

---

1) Den vorigen dag was de breedte 38° 39′; bij behoud rechtwijzend West en 32′ stroomverzetting om de Noord, wordt dan de breedte op den 11den 39° 11′. — Den 12den echter verwerpt Juet die waarde.

2) Van Meteren laat H. op 12 Augustus land verkennen in 37° 45′ N.Br. Dit zal wel een drukfout zijn voor 17 Augustus.

etmaal was Z.W. t. W. 1/2 W. geweest. Het kompas noordwesterde zeven en een halven graad.

Den *14-den,* fraai weder, maar bewolkt met een stijve koelte, veranderlijk tusschen N.O. en Z.W.; wij stuurden den ganschen dag West ten Zuiden [en] een streek zuidelijker tot negen ure des avonds; toen begon het te donderen en te bliksemen, waarop wij al onze zeilen borgen en het schip voor top en takel lieten drijven en tot middernacht dreven wij anderhalve mijl om de Noord.

Den *15-den,* zeer fraai warm weder, de wind N. t. O. Ten 4 ure des morgens zetten wij weder wat zeil bij en stuurden koers om de West. Op den middag bepaalden wij onze poolshoogte op 37 graden en 25 minuten. Na den middag was er weinig wind. Ten 8 ure des avonds kwam de wind uit het Noorden en wij stuurden W. t. N. en W.N.W. en behielden West. Het kompas noordwesterde 7 graden.

Den *16-den,* fraai zonneschijn-weder en zeer warm, de wind veranderlijk tusschen N. en W.; wij stuurden W. t. N. Op den middag bepaalden wij onze poolshoogte op 37 graden en 6 minuten. Dezen morgen loodden wij en kregen grond op negentig vademen en na

---

and that our way from noone to noone was West South-west, halfe a point Southerly. The Compasse was 7. degrees and a halfe variation, from the North point to the West.

The fourteenth, faire weather, but cloudie, and a stiffe gale of wind, variable betweene North-east and Southwest, wee steered away West by South, a point South all day untill nine of the clocke at night; then it began to Thunder and Lighten, whereupon we tooke in all our sayles, and layd it a hull, and hulled away North till midnight, a league and a halfe.

The fifteenth, very faire and hot weather, the winde at North by East. At foure of the clocke in the morning we set sayle, and stood
37. Degrees 25 minutes. on our course to the Westward. At noone wee found our height to bee 37. degrees 25. minutes. The after-noone proved little wind. At eight of the clocke at night, the winde came to the North, and wee steered West by North, and West North-west, and made our way West. The Compasse varyed 7. degrees from the North to the West.

The sixteenth, faire shining weather, and very hot, the wind variable betweene the North and the West, wee steered away West by
37. Degrees 6. minutes. North. At noone wee found our height to bee 37. degrees 6. minutes. This morning we sounded and had ground in ninetie fathomes, and

verloop van zes glazen was de diepte verminderd tot 50 vademen en daarna 28 ten 4 ure des namiddags. Toen kwamen wij ten anker en bleven zoo liggen tot 8 ure des avonds; de wind werd zuid en het was lichte maan [1]) zoodat wij besloten om de Noord naar dieper water te zoeken. Dies gingen wij onderzeil en stuurden noordelijk en bevonden dat het water ondieper en weer dieper werd tusschen 28 en 20 vademen.

Den *17-den*, fraai en klaar zonneschijn-weder, de wind Z. t. W. Wij stuurden noordelijk tot 4 ure in den ochtend, toen wij op 18 vaam kwamen. Dies ankerden wij tot zonsopkomst, ten einde land te speuren, want wij meenden dat het dicht bij moest zijn, maar wij konden het niet verkennen. Toen gingen wij onderzeil en hielden om de West tot den middag. En ten 11 ure verkenden wij een laag land met een wit zandig strand. Ten 12 ure waren wij op 5 vaam diepte gekomen, alwaar wij ankerden. En het land lag 4 mijlen van ons in de peilingen West tot N.W. t. N. Onze poolshoogte was 37 graden en 26 minuten. [2]) Toen woei het zoo stijf en er stond zooveel zee, dat wij ons

---

in sixe Glasses running it shoalded to fiftie fathoms, and so to eight and twentie fathoms, at foure of the clocke in the after-noone. Then wee came to an Anchor, and rode till eight of the clocke at night, the wind being at South and Moone-light, we resolved to goe to the Northward to finde deeper water. So we weighed and stood to the Northward, and found the water to shoald and deepe, from eight and twentie to twentie fathomes.

The seventeenth, faire and cleere Sun-shining weather, the winde at South by West, wee steered to the Northward till foure of the clocke in the morning, then wee came to eighteene fathomes. So we Anchored untill the Sunne arose to looke abroad for Land, for wee judged there could not but be Land neere us, but we could see none. Then we weighed and stood to the Westward till noone. And at eleven of the clocke wee had sight of a low Land, with a white sandie shoare. By twelve of the clocke we were come into five fathomes, and Anchored; and the Land was foure leagues from us, and wee had sight of it from the West, to the North-west by North. Our height was 37. degrees 26. minutes. Then the wind blew so stiffe a gale, and

A low Land with a white Sandie shoare.

37 Degrees. 26. minutes.

---

1) De 14de Augustus was een vollemaans-dag geweest.

2) Van Meteren vermeldt het aanloopen van land reeds op 12 Aug. wat wel een drukfout voor 17 zal zijn. Hij geeft voor de breedte op : 37° 45′. De Laet noemt den datum niet, maar geeft 37° 15′ bij een Kaap die men „Drooghe Caep" noemde. Het punt ligt dus in elk

anker niet konden hieuwen; dus bleven wij al dien nacht achter ons anker ter reede en wij reden hard. [1])

Den *18-den*, des morgens fraai weder en weinig wind uit N.N.O. en N.O. Ten 4 ure des ochtends lichtten wij het anker en stuurden den wal in, om te zien hoe de diepten aanliepen en bevindende dat het dieper werd stuurden wij wat in om eene reede te zoeken, want wij zagen iets dat zich als drie eilanden afteekende. Dies loefden wij aan, om eene baai binnen te loopen, die wij aan de westkant van een eiland dachten te zien. Want de drie eilanden lagen Noord van ons. Maar tegen den middag kwam de wind uit het Noorden, met windbuien en regenvlagen. Daarom hielden wij het den ganschen nacht weder op zee en uitsturende vonden wij een doorvaart alwaar wij niet minder dan 8, 9, 10, 11 en 12 vademen water aantroffen. Want bij het binnenzeilen over de baar hadden wij vijf en vijfdehalf vaam water gehad en deze [baar] ligt 5 mijlen uit den wal; dit is de baar van Virginia. Aan het noordelijk uiteinde is zij tien mijlen breed en strekt Z.-N. maar is diep van water, van 90 vaam tot op 5 en $4^1/_2$. Het land strekt Z. en. N. Dit is de ingang van Kings River in Virginia, alwaar

---

such a Sea went, that we could not weigh; so we rode there all night and hard rode. [1])

The eighteenth, in the morning faire weather, and little winde at North-North-east and North-east. At foure of the clocke in the morning, we weighed and stood into the shoare to see the deeping or shoalding of it, and finding it too deepe, we stood in to get a rode; for wee saw as it were three Ilands. So wee turned to windward to get into a Bay, as it shewed to us to the Westward of an Iland. For the three Ilands did beare North off us. But toward noone the wind blew Northerly with gusts of wind and rayne. So we stood off into the Sea againe all night; and running off we found a Channell, wherein we had no lesse then eight, nine, ten, eleven, and twelve fathomes water. For in comming over the Barre, wee had five, and foure fathomes and a halfe, and it lyeth five leagues from the shoare, and it is the Barre of Virginia. At the North end of it, it is ten leagues broad, and South and North, but deepe water from ninetie fathoms to five, and foure and a halfe. The Land lyeth South and North. This is the

Barre of Virginia.

Kings River.

---

geval eenigszins beNoorden Kaap Charles (ingang Chesapeake). Verg. echter vooral ook noot 1 bij 26 Augustus.

1) Juet maakt hier een woordspeling met „rode”.

onze Engelschen zijn.[1]) De noordpunt van de baar ligt in 37 graden en 26 minuten.[2]) Gij zult het gewaar worden wanneer gij op ondiep water komt, alwaar de grond valt aan te looden, want als het water groen of traag wordt, dan hebt gij 90 of 80 vademen,[3]) die snel afnemen tot 10, 11, 9, 8, 7, 10 en 9 vademen en zoo tot 5 en vijfdehalf vaam toe.

Den *19-den*, fraai weder maar stijve bries uit N.O. Wij stuurden tot den middag uit den wal en behielden Z.O. t. O. 22 mijlen. Op den middag wendden wij om de West en stuurden in tot zes ure na den middag, behoudende N.W. t. N. $5^1/_2$ mijl. Toen wendden wij het weer om de Oost en stuurden uit den wal tot 4 ure van den volgenden ochtend.

Den *20-sten*, fraai en klaar weder, de wind veranderlijk tusschen O.N.O. en N.O. Ten 4 ure des ochtends wendden wij om de West en stuurden in tot den middag toen loodde ik en vond 32 vaam diepte. Toen wendden wij om de Oost; wij hadden eene poolshoogte van 37

---

entrance into the Kings River in Virginia, where our English-men are. The North side of it lyeth in 37. degrees 26. minutes, you shall kwow when you come to shoald water or sounding; for the water will looke Greene or thicke, you shall have ninetie and eightie fathomes, and shoalding a pace till you come to ten, eleven, nine, eight, seven, ten, and nine fathomes, and so to five, and foure fathomes and a halfe. Kings River.

The nineteenth, faire weather, but an hard gale of winde at the North-east, wee stood off till noone, and made our way South-east by East, two and twentie leagues. At noone wee cast about to the Westward, and stood till sixe of the clocke in the after-noone, and went five leagues and a halfe North-west by North. Then wee cast about againe to the Eastward, and stood that way till foure the next morning. Note.

The twentieth, faire and cleere weather, the winde variable betweene East North-east and North-east. At foure of the clocke in the morning, wee cast about to the Westward, and stood till noone; at which time I sounded; and had two and thirtie fathomes. Then we

---

1) Waar Hudson wel zorgde *niet* binnen te loopen *omdat* er Engelschen waren (Chesapeake Bay).

2) Zelfde breedte als op 17 Augustus.

3) Lees 19 of 18. De 100 vaams lijn loopt hier veel te ver uit den wal.

graden en 22 minuten. Wij lagen den ganschen nacht om de Oost en hadden heel veel wind. Ten 8 ure des avonds sloegen wij onze bonnetten af en voerden klein zeil.

Den *21-sten*, hadden wij een vaarweer den ganschen dag en nacht, zoodat wij onder klein zeil om de Oost hielden tot 1 ure na den middag. Toen sloeg een vervaarlijke zee een gat in onze fok zoodat wij haar moesten afslaan en herstellen; des nachts lagen wij bij onder ons schoverzeil. Van nacht liep onze kat, al mauwende, van stuurboord naar bakboord heen en weer en keek dan buitenboord, hetgeen ons bevreemdde, maar wij zagen niets bijzonders.

Den *22-sten*, stormachtig weder, met vlagen van regen en wind. Des morgens ten 8 ure sloegen wij onze fok weder aan en zetten die bij; wij hielden het om de Oost onder fok, schoverzeil en bezaan en behielden van den eenen middag tot den anderen O.Z.O. 14 mijlen. De nacht was tamelijk droog, maar bewolkt, de wind was gedurende het etmaal veranderlijk. Ons kompas noordwesterde 4 graden.

Den *23-sten*, zeer fraai weder, maar in den ochtend wat donder, de wind veranderlijk tusschen O. en N. [1]) Op den middag wendden wij

---

takt to the Eastward againe; wee found our height to bee 37. degrees 22. minutes. We stood to the Eastward all night, and had very much wind. At eight of the clocke at night we tooke off our Bonnets, and stood with small sayle.

37. degrees. 22. minutes.

The one and twentieth, was a sore storme of winde and rayne all day and all night, wherefore wee stood to the Eastward with a small sayle till one of the clocke in the after-noone. Then a great Sea brake into our fore-corse and split it; so we were forced to take it from the yard and mend it; wee lay a trie with our mayne-corse all night. This night our Cat ranne crying from one side of the ship to the other, looking over-boord, wich made us to wonder; but we saw nothing.

[III. iii. 590] The two and twentieth, stormy weather, with gusts of rayne and wind. In the morning at eight of the clocke we set our fore-corse, and stood to the Eastward under our fore-sayle, mayne-sayle and misen, and from noone to noone, we made our way East South-east, fourteene leagues. The night reasonable drie but cloudie, the winde variable all day and night. Our Compasse was varyed 4. degrees to the Westward.

Variation 4 degrees Westward.

The three and twentieth, very faire weather, but some Thunder in the morning, the winde variable betweene East by North. At noone

1) In 't origineel verm. een drukfout. East by North, voor East and North.

om de Noord, de wind O. t. N. Op den achtermiddag was het zeer fraai weder, de wind veranderlijk, hetgeen den ganschen nacht zoo aanhield. Wij behielden O.Z.O. tot den volgenden middag.

Den *24-sten*, fraai en warm weer, de wind veranderlijk tusschen N. en O. Des achtermiddags veranderlijke wind. Maar ten 4 ure kwam de wind uit Oost en Z.O.; zoodat wij N. t. W. stuurden en in 3 wachten 13 mijlen behielden. Op den middag bedroeg onze poolshoogte 35 graden en 41 minuten; wij stonden ver uit den wal.

Den *25-sten*, fraai weder en zeer warm. Het was den ganschen ochtend stil, tot elf ure; toen kwam de wind uit Z.O. en Z.Z.O., zoodat wij N.W. t. N. stuurden gedurende twee en een halve wacht en N.W. t. W. gedurende eene wacht, waarbij wij 18 mijlen behielden. Op den middag bepaalde ik onze poolshoogte op 36° 20′, buiten zicht van den wal.

Den *26-sten*, fraai en warm weer, de wind kompasrond. Van twee ure in den morgen tot den middag behielden wij N. t. O. 7 mijlen. Op den achtermiddag kwam de wind uit het N.O. en draaide naar O.Z.O.; wij behielden N.W. 15 mijlen van den middag tot tien ure des avonds.

---

wee tackt about to the Northward, the winde at East by North. The after-noone very faire, the wind variable, and continued so all night. Our way we made East South-east, till noone the next day.

The foure and twentieth, faire and hot weather, with the wind variable betweene the North and the East. The after-noone variable winde. But at foure of the clocke, the wind came to the East and South-east; so wee steered away North by West, and in three Watches wee went thirteene leagues. At noone our height was 35. degrees 41. minutes, being farre off at Sea from the Land.

The five and twentieth, faire weather and very hot. All the morning was very calme untill eleven of the clocke; the wind came to South-east, and South South-east; so wee steered away North-west by North, two Watches and a halfe, and one Watch North-west by West, and went eighteene leagues. At noone I found our height to bee 36. degrees 20. minutes, being without sight of land.

The sixe and twentieth, faire and hot weather, the winde variable upon all the points of the Compasse. From two of the clocke in the morning untill noone, wee made our way North by East, seven leagues. In the after-noone the wind came to the North-east, and vering to the East South-east, wee steered away North-west fifteene leagues,

Ten acht ure des avonds loodden wij; wij vonden 18 vaam diepte en hadden de bank van Virginia bereikt maar konden geen land zien. Wij hielden het lood gaande en stuurden om de Noord tot wij in 8 vaam diepte kwamen, alwaar wij ankerden; want de wind was O.Z.O. zoodat wij een lagerwal hadden. Want de kust strekt Z.Z.W. en N.N.O. Op den middag was onze poolshoogte 37 graden en 15 minuten. [1]) Wij bevonden dat wij op dezelfde plaats waren terug gekomen, vanwaar wij afvoeren toen wij voor het eerst land hadden verkend. [2])

Den *27-sten*, fraai weer en zeer warm, de wind O.Z.O. Des morgens, zoodra de zon op was, speurden wij naar land en zagen het. Toen lichtten wij ons anker en gingen onder zeil en stuurden N.W. den wal in gedurende twee glazen en wij bevonden dat dit land hetzelfde was waarvan wij te voren afvoeren. Dies pasten wij op onzen loef en stuurden langs het land, en hielden de bank tusschen den wal en ons en op twee mijlen uit den wal hadden wij 5, 6, 7, 8, 9 en 10 vademen diepte. De kust strekt Z.Z.W., het strand is wit en zandig

---

The Banke of Virginia lyeth South South-west, and North North-west.

from noone till ten of the clocke at night. At eight of the clocke at night wee sounded, and had eighteene fathomes, and were come to the Banke of Virginia, and could not see the Land. Wee kept sounding, and steered away North, and came to eight fathomes, and Anchored there; for the wind was at East South-east, so that wee could not get off. For the Coast lyeth along South South-west, and North North-east. At noone our height was 37. degrees 15. minutes. And wee found that we were returned to the same place, from whence we were put off at our first seeing Land.

Latitude 37. degrees 15. minutes.

The seven and twentieth, faire weather and very hot, the winde at East South-east. In the morning as soone as the Sunne was up, wee looked out and had sight of the Land. Then wee weighed, and stood in North-west two Glasses, and found the Land to bee the place, from whence wee put off first. So wee kept our loofe, and steered along the Land, and had the Banke lye all along the shoare; and wee had in two leagues off the shoare, five, sixe, seven, eight, nine, and ten fathomes. The Coast lyeth South South-west, and is a

This agreeth with Robert Tyndall. [3])

---

1) Het zou kunnen dat De Laet's opgave van 37° 15′ eigenlijk op dezen datum betrekking heeft. Verg. noot 2 bij 17 Augustus.

2) Het is zeer wel mogelijk dat H. het daar op heeft aangelegd, om na ruim een week zwervens weer een goed punt van afvaart te hebben.

3) Robert Tindall was de „mate" op een vaartuig dat in 1609 uit Engeland naar Virginia werd gezonden om aldaar steur te vangen. Zie Purchas IV, IX, 1734. Verdere bijzonderheden onbekend.

en vertoont talrijke baaien en kapen. De stroom trekt W.Z.W. en O.N.O. Ten 6 ure des avonds stonden wij dwars van een haven of van een rivier, maar wij zagen dat er een baar voor lag en waar men noordwaarts keek, zag men water waaruit vele eilanden op staken. Ten zes ure ankerden wij en zonden onze boot om naar den wal toe te looden; wij vonden niet minder dan $4^1/_2$, 5, 6 en 7 vademen.

Den *28-sten*, fraai en warm weder, de wind Z.Z.W. Des morgens ten 6 ure gingen wij onder zeil en stuurden Noord 12 mijlen tot den middag en kwamen bij de punt van het land; en dicht bij den wal zijnde, op 5 vademen diepte, kregen wij plotseling drie vademen. Toen draaiden wij af en hadden nog maar 10 voet water die afstaken van de punt. Maar zoodra wij dat gehad hadden, kregen wij 5, 6, 7, 8, 9, 10, 12 en 13 vademen. Toen bleek ons dat het land naar het N.W. ombuigt met een groote baai met rivieren. Maar de baai bleek ons ondiep; vóór den ingang hadden wij tien vademen, maar wij zagen brekers en droogliggende zandbanken. Dies moesten wij omkeeren en wij keerden om, Z.O. t. Z. drie mijlen. En ten 7 ure ankerden wij in 8 vademen waters en bevonden dat het getij N.W. en

---

white Sandie shoare, and sheweth full of Bayes and Points. The streame setteth West South-west and East North-east. At sixe of the clocke at night, wee were thwart of an Harbour of River, but we saw a Barre lye before it; and all within the Land to the Northward, the water ranne with many Ilands in it. At sixe of the clocke we Anchored, and sent our Boate to sound to the shoare-ward, and found no lesse then foure and a halfe, five, sixe, and seven fathomes.

The eight and twentieth, faire and hot weather, the winde at South South-west. In the morning at sixe of the clocke wee weighed, and steered away North twelve leagues till noone, and came to the Point of the Land; and being hard by the Land in five fathomes, on a sudden wee came into three fathomes; then we beare up and had but ten foote water, and joyned to the Point. Then as soone as wee were over, wee had five, sixe, seven, eight, nine, ten, twelve and thirteene fathomes. Then wee found the Land to trend away North-west, with a great Bay and Rivers. But the Bay wee found shoald; and in the offing wee had ten fathomes, and had sight of Breaches and drie Sand. Then wee were forced to stand backe againe; so we stood backe South-east by South, three leagues. And at seven of the clocke wee Anchored in eight fathomes water; and found a Tide set to the

The Point of the Land.

A great Bay and Rivers.

N.N.W. trekt; het rijst er één vaam en de vloed loopt om de Z.Z.O. En hij die deze groote baai grondig ontdekken wil, moet een kleine pinas hebben van niet meer dan 4 of 5 voeten diepgang, om vóór hem uit te looden.[1]) Ten 5 ure in den morgen lichtten wij het anker en gingen onderzeil en behielden met verschillende koersen Oostelijk, want de Noordelijke wal is vol ondiepten. Wij waren daar tusschen en raakten eenmaal aan den grond, maar kwamen vrij en stuurden er om de Z.O. af. Zoo hadden wij 2, 3, 4, 5, 6 en 7 vademen en voorts dieper en dieper.

Den *29-sten*, fraai weer met wat donder en buien, de wind veranderlijk tusschen Z.Z.W. en N.N.W. Met het aanbreken van den dag gingen wij onder zeil en hielden naar den noorderwal toe, waar wij slechts eilanden te zien kregen daar zware winden vandaan kwamen; op drie mijlen afstands is het er al ondiep. Want toen wij erbij kwamen, hadden wij slechts 7, 6, 5, 4, 3 en $2^1/_2$ vadem en wij raakten er den grond

---

North-west, and North North-west, and it riseth one fathome, and floweth South South-east. And hee that will throughly Discover this great Bay, must have a small Pinnasse, that must draw but foure or five foote water, to sound before him. At five in the morning wee weighed, and steered away to the Eastward on many courses, for the Norther Land is full of shoalds. Wee were among them, and once wee strooke, and wee went away; and steered away to the South-east. So wee had two, three, foure, five, sixe, and seven fathomes, and so deeper and deeper.

A small Shallop needfull.

The Norther Land is full of shoalds.

The nine and twentieth, faire weather, with some Thunder and showers, the winde shifting betweene the South South-west, and the North North-west. In the morning wee weighed at the breake of day, and stood toward the Norther Land, which we found to bee all Ilands to our sight, and great stormes from them, and are shoald three leagues off. For we comming by them, had but seven, sixe, five, foure,

Many Ilands.

---

1) Dat Hudson *niet* over een pinas beschikte, bewijst dat de onderneming wel wat uit de hand beslagen was. Bij de expedities van 1594, '95 en '96 had men er wel voor gezorgd om groote en kleine schepen paarsgewijs uit te zenden.

Het is volkomen duidelijk dat deze gansche passus overeenkomt met dien bij De Laet waar hij verhaalt hoe Hudson „gheinbayct" werd en daar De Laet breedten geeft kan men de localiteit vaststellen: de Delaware. De Laet geeft voor de hoeken ruim 38° 9′ en 38° 54′. De Kapen Henlopen en May liggen inderdaad in 38° 48′ en 38° 56′. Dicht langs Kaap Henlopen houdende zou Hudson het juiste vaarwater gevonden hebben; bij Kaap May raakte hij tusschen de ondiepten.

Op de Velasco kaart is ingang der baai met klippen volgeteekend

met ons roer; wij hielden er af met een Z.W.lijken koers gedurende één glas en kregen 5 vademen. Toen stuurden wij drie glazen achtereen Z.O. en kregen 7 vademen, daarna N.O. t. O. vier mijlen en kregen 12 en 13 vademen. Ten 1 ure ging ik naar den hommer[1]) om het land te verkennen en de hoofdgroep van de eilanden lag N.W. t. N. van ons. Ten 4 ure hadden wij 4 mijlen gemaakt om de O.Z.O. en N.O. t. O. en loodden slechts 7 vademen diepte; daar het stil was ankerden wij. Toen ging ik opnieuw naar den hommer om te zien hoever ik land kon verkennen maar ik zag niets als de eilanden. Hun zuidelijk uiteinde lag N.W. t. W. 8 mijlen van ons. Zoo bleven wij ten anker tot middernacht. Toen kwam de wind uit N.N.W. en lichtten wij het anker en gingen onderzeil.

Den *30-sten*, in den nacht tusschen twaalf en één ure, lichtten wij ons anker en gingen oostelijk op, met een N.N.Wlijken wind wegsturende en behielden O.Z.O. Van toen wij onderzeil gingen tot den middag, elf mijlen. Wij loodden 8, 9, 10, 11, 12 en 13 vademen tot-

---

three, and two fathoms and a halfe, and strooke ground with our Rudder, we steered off South-west, one Glasse, and had five fathoms. They strike.
Then wee steered South-east three Glasses, then wee found seven fathomes, and steered North-east by East, foure leagues, and came to twelve and thirteene fathoms. At one of the clocke, I went to the top- [III iii. 591]
mast head, and set the Land, and the bodie of the Ilands did beare North-west by North. And at foure of the clocke, wee had gone four leagues East South-east, and North-east by East, and found but seven fathoms, and it was calme, so we Anchored. Then I went againe to the top-mast head, to see how farre I could see Land about us, and could see no more but the Ilands. And the Souther point of them did beare North-west by West, eight leagues off. So wee rode till mid-night. Then the winde came to the North North-west, so wee waighed and set sayle.

The thirtieth, in the morning betweene twelve and one, we weighed, and stood to the Eastward, the winde at North North-west, wee steered away and made our way East South-east. From our weighing till noone, eleven leagues. Our soundings were eight, nine, ten, ele-

---

1) Daar de masten van de Halve Maan misschien wel uit één lengte vervaardigd waren en dan noch stengen noch ezelshoofden hadden, vertaal ik „top-mast head" door „hommer". De lezer kan zich dan den hommer uitkiezen waarheen de waarnemer zich begaf. Vermoedelijk stond of zat hij op een der raas met een der hommers ter hoogte van buik of hoofd.

dat het begon te dagen. Toen kregen wij 18, 19, 20 tot 26 vademen op den middag. Toen observeerde ik de zon en ik bepaalde de poolshoogte op 39 graden en 5 minuten, maar zag geen land. Op den achtermiddag was de wind N. t. W. zoodat wij onder fok en grootzeil bijstaken maar er was weinig wind tot middernacht toe, als wanneer wij wat koelte kregen. Ik loodde toen en gedurende den ganschen nacht hadden wij diepten van 30 en 36 vademen en wij hadden weinig vertier.

Den *31-sten*, fraai weer en weinig wind. Ten 6 ure 's ochtends wendden wij om de Noord, de wind was van N.O. maar zwak. Met den middag werd het stil en ik bepaalde de poolshoogte op 38 graden 39 minuten. De stroomen hadden ons misleid; wij loodden 38 vademen. In den achtermiddag loodde ik weer en had slechts 30 vademen. Dus bevonden wij, zoowel aan onze waarnemingen als aan de diepten, dat de tijstroomen ons heen en weer voerden. Van den middag tot 4 ure in den achtermiddag was het stil. Ten 6 ure kregen wij wat koelte uit het zuiden, en zoo den geheelen nacht, soms stil soms harde wind; wij behielden N. t. O. 8 mijlen van den eenen middag tot den anderen.

---

ven, twelve, and thirteene fathomes till day. Then we came to eighteene, nineteene, twentie, and to sixe and twentie fathoms by noone. Then I observed the Sunne, and found the height to bee 39. degrees 5. minutes, and saw no Land. In the after-noone, the winde came to North by West; So wee lay close by with our fore-sayle: and our mayne-sayle, and it was little winde untill twelve of the clocke at mid-night, then wee had a gale a little while. Then I sounded, and all the night our soundings were thirtie, and sixe and thirtie fathomes, and wee went little.

Latitude 39. degrees 5. minutes.

The one and thirtieth, faire weather and little wind. At sixe of the clocke in the morning we cast about to the Northward, the wind being at the North-east, little wind. At noone it fell calme, and I found the height to bee 38. degrees 39. minutes. And the streames had deceived us, and our sounding was eight and thirtie fathoms. In the afternoone I sounded againe, and had but thirtie fathoms. So we found that we were heaved too and fro with the streames of the Tide, both by our observations and our depths. From noone till foure of the clocke in the after-noone, it was calme. At sixe of the clocke wee had a little gale Southerly, and it continued all night, sometimes calme, and sometimes a gale; wee went eight leagues from noone to noone, North by East.

Latitude 38. degrees 39. minutes.

Deceitfull streames.

Den *1-sten September,* fraai weder, de wind veranderlijk tusschen O. en Z., wij stuurden N.N.W. Op den middag bevonden wij dat onze poolshoogte 39 graden en 3 minuten bedroeg. Wij loodden 30, 27, 24 en 22 vademen in onzen koers. Ten zes ure hadden wij 21 vademen. En op de *Eerste* Wacht tot middernacht hadden wij diepten van 21, 22, 18, 22, 21, 18 en 22 vademen en maakten 6 mijlen ongeveer N.N.W.

Den *2-den* des morgens betrokken weer, des ochtends was de wind zuid; van twaalf tot 2 ure stuurden wij N.N.W.; toen hadden wij 21 vademen en na één glas slechts 16 vademen, toen 17 en voorts steeds ondieper tot 12 vaam toe. Wij bespeurden een grooten brand, maar konden het land niet zien; toen kwamen wij op 10 vademen, waarop wij de halzen toezetten [1]) en O.Z.O. stuurden, vier glazen gedurende. Toen kwam de zon op en stuurden wij weer noordelijk; wij zagen het land, dat zich uitstrekte van W. t. N. tot N.W. t. N., het zag er uit als gebroken eilanden en onze loodingen gaven 11 en 10 vademen. Toen loefden wij naar den wal toe en dicht daar bij kregen wij 7 vademen. Wij bevonden

---

The first of September, faire weather, the wind variable betweene East and South, we steered away North North-west. At noone we found our height to bee 39. degrees 3. minutes. Wee had soundings thirtie, twentie seven, twentie foure, and twentie two fathomes, as wee went to the Northward. At sixe of the clocke wee had one and twentie fathomes. And all the third watch till twelve of the clocke at mid-night, we had soundings one and twentie, two and twentie, eighteene, two and twentie, one and twentie, eighteene and two and twentie fathoms, and went sixe leagues neere hand North North-west.

September.

Latitude 39. degrees 3. minutes.

The second, in the morning close weather, the winde at South in the morning; from twelve untill two of the clocke we steered North North-west, and had sounding one and twentie fathoms, and in running one Glasse we had but sixteene fathoms, then seventeene, and so shoalder and shoalder untill it came to twelve fathoms. We saw a great Fire, but could not see the Land, then we came to ten fathoms, whereupon we brought our tackes aboord, and stood to the Eastward East South-east, foure Glasses. Then the Sunne arose, and we steered away North againe, and saw the Land from the West by North, to the Northwest bij North, all like broken Ilands, and our soundings were eleven and ten fathoms. Then wee looft in for the shoare, and faire by the shoare, we had seven fathoms. The course

The Land litre broken Ilands.

The course along the

---

1) Het tuig bij den wind haalden.

dat de koers langs den wal N.O.t.N. is. Van het land dat wij het eerst zagen tot aan een groot meer, of althans een water dat wij daarvoor hielden, was alles verdronken land, [1]) hetgeen er een voorkomen aan gaf als bestond het uit een reeks eilanden over wel tien mijlen afstand. In de monding van dat meer liggen vele ondiepten waarop de zee bij afloopend tij breekt. [2]) En van dat meer of die baai strekt het land N. t. O. en wij ondervonden veel stroom naar buiten loopende — vandaar was onze looding 10 vademen op 2 mijlen uit den wal. Ten 5 ure ankerden wij, daar er weinig wind was en lagen in 8 vademen; de nacht was mooi. Dezen nacht bevond ik dat het land de kompassen 8 graden deed afwijken[3]). Want ten Noorden van ons zagen wij hooge heuvelen. Want den vorigen dag vonden wij niet meer dan 2 graden afwijking. Dit land is zeer goed om aan te doen en een lieflijk land voor het oog.

Den *3-den*, des ochtends mistig tot tien ure; toen klaarde het op en kwam de wind uit Z.Z.O. zoodat wij onderzeil gingen met noordelijken koers. Het land is zeer lieflijk en hoog [4]) en maakt een mach-

---

Land from the mouth of one River, to the mouth of the Norther Bay or Lake.

along the Land we found to be North-east by North. From the Land which we had first sight of, untill we came to a great Lake of water, as wee could judge it to bee, being drowned Land, which made it to rise like Ilands, which was in length ten leagues. The mouth of that Lake hath many shoalds, and the Sea breaketh on them as it is cast out of the mouth of it. And from that Lake or Bay, the Land lyeth North by East, and wee had a great streame out of the Bay; and from thence our sounding was ten fathoms, two leagues from the Land. At five of the clocke we Anchored, being little winde, and rode in eight fathoms water, the night was faire. This night I found the Land to hall the Compasse 8. degrees. For to the Northward off us we saw high Hils. For the day before we found not above 2. degrees of Variation. This is a very good Land to fall with, and a pleasant Land to see.

Variation 8. degrees neere the Hills. 2. degrees variation off at See.

The third, the morning mystie untill ten of the clocke, then it cleered, and the wind came to the South South-east, so wee weighed and stood to the Northward. The Land is very pleasant and high, and

High and a bold shoare

---

1) Sandy Hook. De Laet geeft de breedte: 40° 18′ hetgeen wat te klein is. Het schiereiland strekt zich uit van 40° 24′ tot 40° 28′ N.Br.

2) In algemeenen zin: de Dry Romer etc.

3) Zeker een poolsterswaarneming, zie p. 63 noot 2.

4) Zuidkust Staten- Eiland.

tigen indruk. Ten 3 ure na den middag kwamen wij aan drie groote rivieren. [1]) Wij stuurden voort naar de noordelijkste van de drie [2]) en dachten dààr binnen te sturen maar vonden er een zeer ondiepe baar voor liggen, want wij hadden slechts tien voet water. [3]) Toen wendden wij om de zuid en kregen 2 vaam, 3 en $3^{1}/_{4}$ vaam totdat wij wat verder zuidelijk waren en 5 en 6 vaam kregen, alwaar wij ankerden. Wij zonden onze boot vanboord om te looden, zij vond niet minder water dan 4, 5, 6 en 7 vademen en was binnen anderhalf uur terug. Daarop lichten wij het anker weder en stuurden in en havenden op 5 vaam, wazige grond. Wij zagen vele zalmen, barbeelen en roggen die zeer groot waren. De poolshoogte bedraagt 40 graden 30 minuten.

Den *4-den*, omstreeks den dageraad zagen wij dat men verder op goede reede kon vinden. Dies zonden wij onze boot vanboord om te looden en bevonden dat er een zeer goede ligplaats was met 4 en 5 vademen diepte op twee kabellengten van den wal. Toen lichtten wij het anker en stuurden met het schip derwaarts. [4]) Toen ging onze

---

bold to fall withall. At three of the clocke in the after-noone, wee came to three great Rivers. So we stood along to the Northermost, thinking to have gone into it, but we found it to have a very shoald barre before it, for we had but ten foot water. Then wee cast about to the Southward, and found two fathoms, three fathoms, and three and a quarter, till we came to the Souther side of them, then we had five and sixe fathoms, and Anchored. So wee sent in our Boate to sound, and they found no lesse water then foure, five, sixe, and seven fathoms, and returned in an houre and a halfe. So wee weighed and went in, and rode in five fathoms, Ozie ground, and saw many Salmons, and Mullets, and Rayes very great. The height is 40. degrees 30. minutes.

Three great Rivers. The Northermost barred.

An exellent River.

Latitude 40. degrees 30. minutes.

The fourth, in the morning as soone as the day was light, wee saw that it was good riding farther up. So we sent our Boate to sound, and found that it was a very good Harbour; and foure and five fathoms, two Cables length from the shoare. Then we weighed an went in with our ship. Then our Boate went on Land with our Net to Fish,

[III. iii. 592]

A very good Harbour.

---

1) Lower Bay, Hudson R., Rockaway Inlet. De Velasco-kaart geeft deze laatste flauwtjes weer. — De plaatsbepaling bewijst dat men reeds goed ver in de baai was, zóó dat Rockaway Inlet „open" werd gezien.

2) De Hudson.

3) Een bank ongeveer als de tegenwoordige East Knolls of de Dry Romer.

4) Nortons Point (Coney Island) voldoet aan de beschrijving van dezen *en volgende dagen* zeer wel.

boot naar den wal, met ons net om te visschen en zij vingen tien groote barbeelen elk van anderhalf voet lang met nog een rog, die zoo zwaar was dat vier man noodig waren om hem aanboord te krijgen. Toen voorzagen wij onze boot en bleven den ganschen dag liggen. Des nachts woei het hard uit den N.W. en ons anker ging door en wij dreven op den wal maar zonder averij te beloopen, Godlof, want de grond is zacht en wazig. Op heden kwamen de inwoners aan ons boord; zij schenen zeer blij over onze komst en brachten groene tabak die zij ons in ruil gaven voor messen en kralen. Zij dragen wijde goede opgemaakte hertevellen. Zij hebben geel koper. Zij verlangen kleeren en hebben zeer goede manieren. Zij hebben veel mais of millie waarvan zij goed brood maken. Het land is vol groote en zware eiken.

Den *5-den*, met den dageraad ging de wind liggen en kwam de vloed door. Toen haalden wij ons schip weer af naar 5 vaam diepte en stuurden wij de boot weg om de baai te belooden, waarbij wij bevonden dat er dicht aan den zuidkant 3 vaam water stond. De maats gingen daar aan land, alwaar zij tal van mannen, vrouwen en kinderen zagen die hun tabak gaven toen zij aan den wal kwamen. Ook gingen zij boschwaart en zagen tal van beste eiken en wat bessen. Want een hunner kwam aanboord en bracht gedroogde bessen mede waarvan hij

---

and caught ten great Mullets, of a foot and a halfe long a peece, and a Ray as great as foure men could hale into the ship. So wee trimmed our Boate and rode still all day. At night the wind blew hard at the North-west, and our Anchor came home, and wee drove on shoare, but tooke no hurt, thanked bee God, for the ground is soft sand an Oze. This day the people of the Countrey came aboord of us, seeming very glad of our comming, and brought greene Tabacco, and gave us of it for Knives and Beads. They goe in Deere skins loose, well dressed. They have yellow Copper. They desire Cloathes, and are very civill. They have great store of Maiz or Indian Wheate, whereof they make good Bread. The Countrey is full of great and tall Oakes.

The people of the Countrey come aboord, they are very civill.

Yellow Copper

Tall Oakes

The fifth, in the morning as soon as the day was light, the wind ceased and the Flood came. So we heaved off our ship againe into five fathoms water, and sent our Boate to sound the Bay, and we found that there was three fathoms hard by the Souther shoare. Our men went on Land there, and saw great store of Men, Women and Children, who gave them Tabacco at their comming on Land. So they went up into the Woods, and saw great store of very goodly Oakes, and some Currants. For one of them came aboord and brought

The great Bay in 40 degrees and 30 minutes.

Dryed Currants.

mij gaf; zij waren zoet en goed van smaak. Op heden kwamen velen van de luyden van den wal aan ons boord, sommigen in mantels van vederen en sommigen die verschillende goede bonte vellen aan hadden. Ook kwamen er vrouwen bij ons die hennip hadden. Zij hadden tabakspijpen van rood koper en dragen andere van koper gemaakte voorwerpen om den hals. Met den nacht gingen zij weder naar den wal terug, zoodat wij het heel rustig hadden, maar wij durfden hen niet vertrouwen.

Den *6-den*, in den ochtend was het fraai weder en onze Schipper zond John Colman[1]) met nog vier mannen, met de boot naar den noordelijken wal, om de andere rivier op te looden, vier mijlen van ons.[2]) Onderwege vonden zij ondiep water, 2 vademen, maar noordelijker op 18 en 20 vademen diepte[3]) en een goede ankerplaats voor schepen met nog een smalle rivier in het westen tusschen twee eilanden.[4]) De landouwen, zoo zeiden zij, waren zoo behaaglijk, van gras en bloemen en flinke boomen, als zij ooit gezien hadden en lieflijke

---

some dryed, and gave me some, which were sweet and good. This day many of the people came aboord, some in Mantles of Feathers, and some in Skinnes of divers sorts of good Furres. Some women also came to us with Hempe. They had red Copper Tabacco pipes, and other things of Copper they do weare about their neckes. At night they went on Land againe, so wee rode very quiet, but durst not trust them.

Mantles of Feathers, Furs. Hempe. Red Copper.

The sixth, in the morning, was faire weather, and our Master sent John Colman, with foure other men in our Boate over to the Northside, to sound the other River, being foure leagues from us. They found by the way shoald water two fathoms; but at the North of the River eighteen, and twentie fathoms, and very good riding for Ships; and a narrow River to the Westward betweene two Ilands. The Lands they told us were as pleasant with Grasse and Flowers, and goodly Trees, as ever they had seene, and very sweet smells came from

Another River foure leagues to the Northward.

A narrow River to the Westward

1) Deze maakte ook Hudson's eerste reis (1607) mede. Hij bekleedde toen den rang van boatswain, hij zal in 1609 dus ook wel een belangrijken post hebben gehad.

2) Vermoedelijk weer een fout tengevolge van Juet's moeilijk leesbare cijfers: 4 inplaats van 1. — Van Coney Island tot de Narrows is klein 1 van Hudson's leagrees (dus klein 3 zeemijlen).

3) Deze groote diepten treft men heden ten dage aan even voor de Narrows, bezuiden fort Hamilton.

4) Het vaarwater tusschen Staten-Eiland en het hooge land van Bergen Neck: de „Kill van Kull" der zeekaart.

geuren woeien er van over. Zoo kwamen zij twee mijlen innewaarts, daar zagen zij eene opene watervlakte,[1]) waarna zij terugkeerden en toen zij op den terugweg waren, werden zij door twee kanoos aangevallen, waarvan de eene twaalf de andere veertien mannen op had. De nacht begon te vallen en het begon te regenen waardoor hun lont uitgedoofd werd; zij hadden één doode bij het gevecht, namelijk een Engelschman, John Colman genaamd, die met een pijl in de keel werd geschoten en nog twee gewonden bovendien. Het werd zoo donker, dat zij dien nacht het schip niet konden vinden maar op de riemen op en neer moesten houden. Zij ondervonden zooveel stroom dat hun dreg niet houden wilde.

Den *7-den*, was het fraai weer en omtrent tien ure kwamen zij aan boord terug, brengende onzen verslagene mede, dien wij naar den wal brachten alwaar wij hem begroeven; wij noemden de punt naar hem: Colman's Punt.[2]) Toen zetten wij onze boot in en boeiden haar wat hooger op, ter beveiliging van het sloepsvolk. Zoo lagen wij dien nacht nog ten anker en wij hielden goede wacht.

---

them. So they went in two leagues and saw an open Sea, and returned; and as they came backe, they were set upon by two Canoes, the one having twelve, the other fourteene men. The night came on, and it began to rayne, so that their Match went out; and they had one man slaine in the fight, which was an English-man, named John Colman, with an Arrow shot into his throat, and two more hurt. It grew so darke that they could not find the ship that night, but labored too and fro on their Oares. They had so great a streame, that their grapnell would not hold them.

Colman slaine, and two more hurt.

The seventh, was faire, and by ten of the clocke they returned aboord the ship, and brought our dead man with them, whom we carryed on Land and buryed, and named the point after his name, Colmans Point. Then we hoysed in our Boate, and raised her side with waste boords for defence of our men. So we rode still al night, having good regard to our Watch.

Colmans Point.

1) De verwijding als men de Narrows gepasseerd is, genaamd „Upper Bay". De afstand van de Narrows tot het bovenstroomsch begin van Upper Bay is zoowat twee van Hudson's leagues. Maar zoo ver schijnt de sloep niet geweest te zijn.

Men had over dag den vloedstroom mede tot omstreeks den middag en kon dus ook juist met den ebstroom terugkeeren indien er niets tusschen beide kwam.

Voor de getijen verg. bijlagen R en S.

2) Vermoedelijk Nortons Point van Coney Island.

Den *8-sten*, was het zeer fraai weder, wij lagen nog zeer rustig ten anker. De luyden kwamen aanboord en brachten tabak en millie in ruil voor messen en kralen; zij deden geen kwaad. Wij hielden hen, terwijl wij onze boot opboeiden, goed in het oog, om te zien of zij lieten merken van den dood van onzen man, maar zij deden dat niet.

Den *9-den*, fraai weder. In den ochtend kwamen twee grooten kanoos, vol volk, aan ons boord; die der eene kanoo hadden hun bogen en pijlen bij zich en die van de andere, ons willende verrassen, deden afsof zij messen wilden koopen; maar wij doorzagen hun plan. Wij namen twee hunner gevangen om die bij ons te houden, trokken hun roode wambuizen aan en lieten de anderen niet dichterbij te komen. Toen gingen zij naar land terug en er kwamen twee anderen met eene kanoo aanboord; wij vingen er een van en lieten den ander gaan, maar degeen dien wij gevangen hadden bevrijdde zich en sprong toen overboord. Toen lichtten wij het anker en hielden naar het middenvaarwater toe, alwaar wij voor den nacht ten anker gingen.

Den *10-den*, fraai weder, wij bleven nog ten anker liggen tot den middag. Toen lichtten wij het anker en hielden naar de overzijde, maar wij bevonden dat het middenvaarwaters ondiep was,[1]) want wij kregen niet meer dan $2^1/_2$ en 3 vademen over een afstand van een

---

The eight, was very faire weather, wee rode still very quietly. The people came aboord us, and brought Tabacco and Indian Wheate, to exchange for Knives and Beades, and offered us no violence. So we fitting up our Boate did marke them, to see if they would make any shew of the Death of our man; which they did not.

The ninth, faire weather. In the morning, two great Canoes came aboord full of men; the one with their Bowes and Arrowes, and the other in shew of buying of Knives, to betray us; but we perceived their intent. Wee tooke two of them to have kept them, and put red Coates on them, and would not suffer the other to come neere us. So they went on Land and two other came aboord in a Canoe; we tooke the one and let the other goe; but hee which wee had taken, got up and leapt over-boord. Then we weighed and went off into the channell of the River, and Anchored there all night. Treacherous Savages.

The tenth, faire weather, we rode still till twelve of the clocke. Then we weighed and went over, and found it shoald all the middle of the River, for wee could finde but two fathoms and a halfe, and three fathomes for the space of a league; then wee came to three

1) Misschien iets als de West-bank.

mijl; toen kregen wij 3 en 4 vademen, tot 7 vademen toe en ankerden. Wij lagen dien nacht ten anker, in zachten wazigen grond. De bank is zand.

Den *11-den*, was het fraai en zeer warm weder. Ten 1 ure na den middag lichtten wij het anker en stuurden de rivier op met een zwakke Z.Z.W.lijke koelte. Wij loodden 7, 6, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 12, 13 en 14 vademen [1]) diepte. Toen droogde het weder op tot 5 vademen. Toen kwamen wij ten anker en vonden hier een zeer goede reede voor alle winden [2]) en wij bleven dien nacht ten anker. Het volk van den wal kwam bij ons aanboord en gaf teekenen van vriendschap, zij gaven ons tabak en millie; tegen den nacht gingen zij weg, maar wij durfden hen niet vertrouwen.

Den *12-den*, zeer fraai en warm. In den achtermiddag, ten 2 ure, lichtten wij het anker en gingen onder zeil met een veranderlijken wind tusschen N. en N.W. Zoo kwamen wij twee mijlen verder de rivier op en ankerden aldaar. [3]) Dien ochtend, nog op onze vorige ankerplaats, kwamen er acht en twintig kanoos vol mannen, vrouwen en kinderen om ons te verrassen, [4]) maar wij doorzagen dat en lieten niemand over

---

fathomes, and foure fathomes, and so to seven fathomes, and Anchored, and rode all night in soft Ozie ground. The banke is Sand.

The eleventh, was faire and very hot weather. At one of the clocke in the after-noone, wee weighed and went into the River, the wind at South South-west, little winde. Our soundings were seven, sixe, five, sixe, seven, eight, nine, ten, twelve, thirteene, and fourteene fathomes. Then it shoalded againe, and came to five fathomes. Then wee Anchored, and saw that it was a very good Harbour for all windes, and rode all night. The people of the Countrey came aboord of us, making shew of love, and gave us Tabacco and Indian Wheat, and departed for that night; but we durst not trust them.

Good Harbour.

The twelfth, very faire and hot. In the after-noone at two of the clocke wee weighed, the winde being variable, betweene the North and the North-west. So we turned into the River two leagues and Anchored. This morning at our first rode in the River, there came eight and twentie Canoes full of men, women and children to betray

[III. iii. 593] 28 Canoes full of men.

---

1) De groote diepten in en vóór de Narrows.

2) Eene ankerplaats in of vóór Bay Ridge Channel (tusschen de Gowanus Flats en Long Island) zou aan de hier volgende omschrijving wel goed voldoen.

3) Tegenover New-York of West Hoboken ongeveer.

4) Een zéér zonderlinge gevolgtrekking. Wie kwaad in den zin heeft, laat vrouwen en

komen. Met den middag vertrokken zij. Zij brachten oesters en boonen mede, waarvan wij wat kochten. Zij hebben groote tabakspijpen van geelkoper en aarden potten waarin zij vleesch toe bereiden. Het vloeit hier uit Z.O. t. Z. [1])

Den *13-den*, fraai weder, de wind Noordelijk. Ten 7 ure, met het doorkomen van den vloed, lichtten wij ons anker en voeren vier mijl hooger de rivier op. Met het afgaan van het tij ankerden wij. Toen kwamen er vier kanoos aanboord, maar wij lieten niemand over komen. Zij brachten een grooten hoop zeer goede oesters aanboord, die wij hun afkochten voor dingen van weinig waardij. Des nachts bepaalde ik de afwijking van het kompas en bevond haar 13 graden. [2]) Des achtermiddags [3]) gingen wij onder zeil en stuurden met den vloed naar binnen, twee en een halve mijl verder, alwaar wij den ganschen nacht ten anker bleven in 5 vademen zachten wazigen grond. [4]) Wij hadden een hooge kenbare landpunt N. t. O. vijf mijlen van ons.

---

us: but we saw their intent, and suffered none of them to come aboord of us. At twelve of the clocke they departed. They brought with them Oysters and Beanes, where of wee bought some. They have great Tabacco pipes of yellow Copper, and Pots of Earth to dresse their meate in. It floweth South-east by South within.

Oysters and Beanes. Copper pipes.

The thirteenth, faire weather, the wind Northerly. At seven of the clocke in the morning, as the floud came we weighed, and turned foure miles into the River. The tide being done we anchored. Then there came foure Canoes aboord: but we suffered none of them to come into our ship. They brought great store of very good Oysters aboord, which we bought for trifles. In the night I set the variation of the Compasse, and found it to be 13. degrees. In the after-noone we weighed, and turned in with the floud, two leagues and an halfe further, and anchored all night, and had five fathoms soft Ozie ground, and had an high point of Land, which shewed out to us, bearing North by East five leagues off us.

Variation 13 degrees.

kinderen thuis. Eer gaven de Roodhuiden een bewijs van vertrouwen door hunne vrouwen en kinderen mee te brengen.

1) Slaat verm. op de ankerplaats waar men van afvoer of even daarnà. In dat geval een bewijs dat men de Narrows slechts even gepasseerd was. De strekking van dat vaarwater is N.W. t. N.—Z.O. t. Z. Dat deze mededeeling aan 't slot komt bewijst niets, daar Juet er van houdt de volgorde om te keeren. Zie 2 noten verder.

2) Verm. dus een poolsterwaarneming, waaraan men voor kompasfoutbepaling niets heeft.

3) Weer volgorde van feiten omgekeerd.: 7^{u}, middernacht, achtermiddag.

4) Ongeveer bij Piemont.

Den *14-den*, daar het in den ochtend zeer fraai weer was en er een Z.O.lijke wind woei, zeilden wij de rivier twaalf mijlen op en hadden vijf vaam en vijf vaam klein; toen kwamen wij aan een doorgang [1]) tusschen twee landhoofden met 8, 9 en 10 vademen, strekkende N.O. t. N. over eene mijl waarna wij 12, 13 en 14 vademen diepte kregen. De rivier is hier een mijl [2]) breed met zeer hoog land aan weerszijden. Toen gingen wij Noordwest aan over anderhalve mijl, diep water. Toen N.O. t. N. vijf mijlen, daarna N.W. t. N. 2 mijlen, alwaar wij ankerden. [3]) Het land werd zeer hoog en bergachtig. De rivier zit vol visch.

Den *15-den*, was het des morgens mistig tot de zon opkwam; toen klaarde het op. Dies lichtten wij ons anker, bij zuidelijke koelte en voeren twintig mijlen de rivier op, waarbij wij langs hooge bergen kwamen. [4]) Wij hadden goede diepten van 6, 7, 8, 9, 10, 12 en 13 vademen en in de rivier was veel zalm. Dien ochtend kropen onze beide Wilden door een poort buitenboord en zwommen van ons weg. Toen wij onder zeil waren jouwden zij ons na. Des avonds kwamen

---

The fourteenth, in the morning being very faire weather, the wind South-east, we sayled up the River twelve leagues, and had five fathoms, and five fathoms and a quarter lesse; and came to a Streight betweene two Points, and had eight, nine, and ten fathoms: and it trended North-east by North, one league: and wee had twelve, thirteene and fourteene fathomes. The River is a mile broad: there is very high Land on both sides. Then wee went up North-west, a league and a halfe deepe water. Then North-east by North five miles; then North-west by North two leagues, and anchored. The Land grew very high and Mountainous. The River is full of fish.

The River a mile broad.

Very high and mountainous Land.

The fifteenth, in the morning was misty untill the Sunne arose: then it cleered. So wee weighed with the wind at South, and ran up into the River twentie leagues, passing by high Mountaines. Wee had a very good depth, as sixe, seven, eight, nine, ten, twelve, thirteene fathoms, and great store of Salmons in the River. This morning our two Savages got out of a Port and swam away. After we were under

---

1) Naar men aanneemt tusschen STONY en VERPLANCK Points beN. Peekskill in 41° 25′. De hooge bergen zijn op de Velasco kaart zeer duidelijk en liggen daar in omstreeks 41° 20′

2) Mijl van ruim 1600 M.

3) Ongeveer bij Poughkeepsie.

4) De Caatskill mountains.

wij bij andere bergen die wat van de rivier af liggen. [1]) Daar vonden wij zeer vriendschappelijk volk en zeer oude menschen, die ons wèl ontvingen. Onze boot ging uit visschen en ving een rijke zooi voortreffelijken visch. [2])

Den *16-den*, fraai en zeer warm weder. In den ochtend ging onze boot weder uit visschen, maar er werd weinig gevangen omdat hunne kanoos daar den ganschen nacht [bezig] geweest waren. Dien ochtend kwam er volk aanboord; zij brachten ons maiskolven, pompoenen en tabak, die wij voor wat snuistering kochten. Wij bleven dien dag ten anker liggen en namen versch water over; met den avond lichtten wij het anker en voeren twee mijlen hooger op alwaar wij ondiep water kregen, zoodat wij ankerden tot het dag werd.

Den *17-den*, fraai zonneschijn-weder en zéér warm. In den ochtend zoodra de zon op was, zetten wij zeil en voeren zes mijlen hooger op; middenvaarwaters vonden wij ondiepten en ook kleine eilanden maar 7 vademen water aan weerskanten. Tegen den avond schoren wij zoo dicht langs den wal dat wij aan den grond raakten, maar wij brachten ons werpanker uit en haalden daarop af. Toen schoren wij dicht

---

sayle, they called to us in scorne. At night we came to other Mountaines, which lie from the Rivers side. There wee found very loving people, and very old men: where wee were well used. Our Boat went to fish, and caught great store of very good fish. Very loving people.

The sixteenth, faire and very hot weather. In the morning our Boat went againe to fishing, but could catch but few, by reason their Canoes had beene there all night. This morning the people came aboord, and brought us eares of Indian Corne, and Pompions, and Tabacco: which wee bought for trifles. Wee rode still all day, and filled fresh water; at night wee weighed and went two leagues higher, and had shoald water: so wee anchored till day. Maiz, Pompions and Tabacco.

The seventeenth, faire Sun-shining weather, and very hot. In the morning as soone as the Sun was up, we set sayle, and ran up sixe leagues higher, and found shoalds in the middle of the channell, and small Ilands, but seven fathoms water on both sides. Toward night we borrowed so neere the shoare, that we grounded: so we layed out our small anchor, and heaved off againe. Then we borrowed on the Shoalds and small Ilands.

1) Men onderstelt: de Caatskill mountains, als voren.

2) Men zal toen een eindje beneden New Baltimore hebben gelegen.

bij den middelgrond langs en raakten opnieuw geboeid, maar terwijl er nog vloed liep haalden wij weer af en ankerden voor den nacht.

Den *18-den*, in den ochtend was het fraai weder en wij lagen nog ten anker. In den achtermiddag ging onze Onderschipper [1]) naar den wal met een ouden Wilde, een Opperhoofd van het land, die hem naar zijn huis bracht en hem wèl onthaalde.

Den *19-den* was het fraai en warm weder; met het doorkomen van den vloed, tegen elf ure, lichtten wij het anker en voeren twee mijlen hooger op tot boven de ondiepten en hadden 5 vaam minste diepte; wij kwamen in 8 vaam ten anker. [2]) De luyden van het land kwamen bij zwermen aan ons boord; zij brachten ons druiven en pompoenen die wij voor dingen van weinig waarde kochten. Velen hunner brachten ons bever- en ottervellen die wij voor kralen, messen en bijlen kochten. Wij bleven hier den ganschen nacht ten anker.

Den *20-sten*, des morgens fraai weder. Onze Onderschipper en

---

banke in the channell, and came aground againe; while the floud ran we heaved off againe, and anchored all night.

The eighteenth, in the morning was faire weather, and we rode still. In the after-noone our Masters Mate went on land with an old Savage, a Governour of the Countrey; who carried him to his house, and made him good cheere. The nineteenth, was faire and hot weather: at the floud being neere eleven of the clocke, wee weighed, and ran higher up two leagues above the Shoalds, and had no lesse water then five fathoms: wee anchored, and rode in eight fathomes. The people of the of the Countrie came flocking aboord, and brought us Grapes, and Pompions, which wee bought for trifles. And many brought us Bevers skinnes, and Otters skinnes, which wee bought for Beades, Knives, and Hatchets. So we rode there all night.

Grapes and Pompions: Beavers and Otters skins.

The twentieth, in the morning was faire weather. Our Masters

---

1) Een Nederlander, naar van Meteren zegt. De Laet, de hier verhaalde episode eveneens mededeelende, zegt dat Hudson zelf naar den wal ging. De waarheid is moeilijk vast te stellen, vooral daar De Laet (volgens Asher) tendendieus is, maar Purchas is ook wel eens tendentieus.

2) Nabij het tegenwoordig Albany. De Laet zegt dat het verste punt op 43° N.Br. lag — Albany ligt op 42° 40′ N.Br. — Van Meteren plaatst het verste punt (op autoriteit van Hudson) in 42° 40′. — Juet zelf of Purchas die vermoedelijk den titel van het heele relaas stelde plaatst het verste punt op „neere to fortie three degrees". (Zie den titel). De Velasco kaart gaat tot over de 43°, maar er is ook boven Albany met de boot gelood. Zie volgende data.

nog vier man gingen met de boot stroomopwaarts om de rivier op te looden en bevonden dat er twee mijlen hooger op nog slechts twee vaam water stond, terwijl het vaarwater zeer smal werd, maar verder op stond 7 of 8 vaam. Tegen den nacht kwamen zij terug en wij bleven ten anker liggen.

Den *21-sten* was het fraai weder en de wind pal uit het zuiden; wij besloten toch nog eens de rivier wat verder op te zeilen om te zien hoe diep en hoe breed zij was, maar er kwam veel volk bij ons aanboord, zoodat wij dezen dag niet vertrokken. Onze timmerman ging den wal op en maakte een fokkera. En onze Schipper en Onderschipper besloten eenigen der Hoofden des Lands te beproeven om te weten te komen of zij verraad in het schild voerden. Dus brachten zij hen in de kajuit en schonken hun zooveel wijn en brandewijn dat zij heel vroolijk werden en een hunner had zijne vrouw bij zich, die er zoo zedig bij zat als eenige vrouw uit ons volk, op eene plaats waar zij vreemd was, zou hebben kunnen doen [1]). Ten leste was een hunner, die zoolang het schip hier verbleven was steeds bij ons aanboord was geweest, dronken, en dit viel hun vreemd want zij begrepen niet hoe zij het hadden.

Mate with foure men more went up with our Boat to sound the River, and found two leagues above us but two fathomes water, and the channell very narrow; and above that place seven or eight fathomes. Toward night they returned: and we rode still all night. The one and twentieth, was faire weather, and the wind all Southerly: we determined yet once more to goe farther up into the River, to trie what depth and breadth it did beare; but much people resorted aboord, so wee went not this day. Our Carpenter went on land, and made a Foreyard. And our Master and his Mate determined to trie some of the chiefe men of the Countrey, whether they had any treacherie in them. So they tooke them downe into the Cabbin, and gave them so much Wine and Aqua vitae, that they were all merrie: and one of them had his wife with him, which sate so modestly, as any of our Countrey women would do in a strange place. In the end one of them was drunke, which had beene aboord of our ship all the time that we had

1) Misschien ware het beter geweest zoo ik „modestly" vertaald had door „bedeesd", in plaats van door „zedig." Ware het niet dat de Indiaansche vrouw in een europeeschen dronkemansboel terecht kwam, ik zoude die overzetting hebben voorgetrokken. Ik heb echter gemeend een vertaling te moeten kiezen welke hoffelijk is jegens Indiaansche (en Europeesche) vrouwen te midden van een goed georganiseerd dronkemansfeest.

De kanoos met volk keerden allen naar den wal maar er waren er die weerom kwamen en stroppen zeewan [1]) medebrachten; sommigen zes, zeven, acht, negen, tien, die zij hem gaven. Zoo sliep hij dien nacht kalm zijn roes uit.

Den *22-sten* was het fraai weder; in den ochtend ging onze Onderschipper met nog vier van de maats stroomopwaarts in de boot om de rivier verder op te looden. De luyden van het land kwamen niet voor den middag aanboord, maar toen zij kwamen en zagen dat de Wilden het goed maakten waren zij verblijd. Ten drie ure kwamen er aanboord die tabak en nog meer zeewan brachten, welke zij onzen

---

beene there: and that was strange to them; for they could not tell how to take it. The Canoes and folke went all on shoare: but some of them came againe, and brought stropes of Beades: some had sixe, seven, eight, nine, ten; and gave him. So he slept all night quietly.

The two and twentieth, was faire weather: in the morning our Mas-
[III.iii.594.] ters Mate and foure more of the companie went up with our Boat to sound the River higher up. The people of the Countrey came not aboord till noone: but when they came, and saw the Savages well, they were glad. So at three of the clocke in the after-noone they came aboord, and brought Tabacco, and more Beades, and gave them

---

1) Stropes of beades. Onder „beades" niet alleen te verstaan kralen, maar ook *small perforated bodies, spherical or otherwise of glasse, amber, metal, wood etc. used as ornaments, either strung in a series so as to form a necklace, bracelet, etc. or sewn upon various fabrics* (Oxford Engl. Dict.) Nu leest men bij De Vries (in diens „Korte Historiael ende Journaels Aenteyckeninge", 1655, uitgave der Linschoten Ver:. Dl. III (1911), p. 243:

„haer Geldt zijn sekere Beentjes, die aende zeestrand van schilpen ofte Kinckhoorns gevonden „worden, ende dese Hoorns slijpense op een steen soo dun als sijse begeeren, ende dan dril„lense daer een gaatjen door en rijgense aen draden, ofte maecken daer van Banden van een „handt ende breeder, dit hangense dan om den hals ende om 't lijf, ende oock hebbensy ver„scheyden gaten in de ooren daer sy 't mede hanghen, oock maeckender Mutsen op 't hooft „van, ende daar is tweederley soorten, de witte zijn de slechtste, de bruynblau zijn de beste „ende sy gheven malkanderen twee witte Beentjes voor een bruyn, ende is by haer genaemt „Zeewan."

De auteur kan dus met zijn „stropes of beads" moeilijk iets anders bedoeld hebben als *strengen van zeewan.* Waren die strengen met de uiteinden aaneengeknoopt en dus rond (worstvormig) van gedaante, dan ligt voor een zeeman de uitdrukking stroppen van zeewan voor de hand. Een eind touw waarvan de uiteinden, met meer of minder kunst, op elkaar zijn gesplitst, heet nu eenmaal zoo.

De inlandsche naam voor zeewan was: „wampum." Nog in het midden der 19e eeuw vervaardigde men het te New Yersey. Zie Munsell Annals of Albany dl. II.

De bovenaangehaalde passage van De Vries is vermoedelijk overgenomen uit het allerzeldzaamst boekje (eenig bekend ex. te Gent) van Johannes Megapolensis „Een kort ontwerp van de Mahakvase Indiaenen etc." verschenen te Alkmaar in 1644. Verg De Vries (ed. 1911) Inleiding p. XXXVII.

Schipper gaven, waarbij zij een toespraak hielden en wezen op al het land rondom. Toen zonden zij een hunner naar den wal, die dadelijk weerom kwam en een grooten wildschotel [1]) meebracht dien zij zelf bereid hadden; zij deden hem met hen te samen eten, waarop zij afscheid namen en vertrokken, op den ouden man na, die aanboord bleef. Ten tien ure in den nacht kwam de boot, die uit was geweest om de rivier op te looden, onder een geweldige regenbui terug; zij had bevonden dat het met scheepvaart hooger op gedaan was. Want zij was 8 of 9 mijlen hoogerop geweest en had niet meer dan 7 voeten waters aangetroffen, met onregelmatige diepten. [2])

Den *23-sten*, fraai weder. Ten 12 ure lichtten wij het anker en voeren twee mijlen de rivier af, tot aan eene ondiepte waarover twee geulen leidden, de eene aan dezen de andere aan genen kant, maar wij hadden weinig winds zoodat het tij ons erop zette. Dus zaten wij daar dan aan den grond, een uur lang, totdat de vloed doorkwam. Toen kregen wij een koeltje uit den Westen. Daarmede kregen wij het schip op diep water en lagen den ganschen nacht zeer goed ten anker. [3])

---

to our Master, and made and Oration, and shewed him all the Countrey round about. Then they sent one of their companie on land, who presently returned, and brought a great Platter full of Venison, dressed by themselves; and they caused him to eate with them: then they made him reverence, and departed all save the old man that lay aboord. This night at ten of the clocke, our Boat returned in a showre of raine from sounding of the River; and found it to bee at an end for shipping to goe in. For they had beene up eight or nine leagues, and found but seven foot water, and unconstant soundings.

Oration.

End of the Rivers Navigablenesse.

The three and twentieth, faire weather. At twelve of the clocke wee weighed, and went downe two leagues to a shoald that had two channels, one on the one side, and another on the other, and had little wind, whereby the tide layed us upon it. So, there we sate on ground the space of an houre till the floud came. Then we had a little gale of wind at the West. So wee got our ship into deepe water, and rode all night very well.

They returne down the River.

1) „Platter full of venison." Vermoedelijk is met platter (plateel) een der Indiaansche „roode houten backen wel ghemaeckt" bedoeld, waarvan gesproken wordt bij De Laet. Zie Bijlage Q.

2) Tegenwoordig neemt men aan dat de rivier is opgelood tot waar de Mohawk R. zich met de Hudson vereenigt (42° 48'). Verg. over de hoogste breedte p. 66, noot 2.

3) Tusschen Albany en New Baltimore.

Den *24-sten* was het fraai weder, de wind N.W. Wij lichtten het anker en zakten de rivier 7 of 8 mijlen af, maar met halfebbe raakten wij aan den grond op een wazige bank middenvaarwaters en bleven daar geboeid tot de vloed doorkwam. Wij gingen den wal op en raapten een hoop kastanjes. Ten tien ure raakten wij los en in diep water en ankerden. [1])

Den *25-sten* was het fraai weer met zuidelijken wind, stijve koelte. Wij bleven ten anker liggen en gingen den wal op om ons te vertreden aan den westelijken oever van de rivier, alwaar wij goed zaailand vonden voor koren en andere gewassen en talrijke beste eiken en walnoten- en kastanjeboomen, iepen en reukhout in overvloed en daarenboven veel leien voor huizen en andere nuttige gesteenten.

Den *26-sten* was het fraai weder, de wind uit het zuiden, stijve koelte, wij lagen nog ten anker. In den ochtend ging onze timmerman den wal op met den Onderschipper en nog vier van de maats, om [brand] hout te kappen. Van morgen kwamen er twee kanoos de rivier op, van de plaats waar wij de eerste maal goedgezind volk hadden aangetroffen en in eene daarvan was de oude man die op de andere plaats bij

---

The foure and twentieth was faire weather: the winde at the Northwest, wee weighed, and went downe the River seven or eight leagues; and at halfe ebbe wee came on ground on a banke of Oze in the middle of the River, and sate there till the floud. Then wee went on Land, and gathered good store of Chest-nuts. At ten of the clocke wee came off into deepe water, and anchored.

Store of chestnuts.

The five and twentieth was faire weather, and the wind at South a stiffe gale. We rode still, and went on Land to walke on the West side of the River, and found good ground for Corne, and other Garden herbs, with great store of goodly Oakes, and Wal-nut trees, and Chest-nut trees, Ewe trees, and trees of sweet wood in great abundance, and great store of Slate for houses, and other good stones.

Okes, Walnut trees, Chest-nut trees, Ewe trees, Cedar trees, etc.

The sixe and twentieth was faire weather, and the wind at South a stiffe gale, wee rode still. In the morning our Carpenter went on Land with our Masters Mate, and foure more of our companie to cut wood. This morning, two Canoes came up the River from the place where we first found loving people, and in one of them was the old man that had lyen aboord of us at the other place. He brought ano-

---

1) Omstreeks Caatskill,

ons aanboord had vertoefd. Hij bracht nog een oud man met zich, die nog meer stroppen zeewan[1]) meebracht welke hij aan onzen Schipper gaf waarbij hij hem alle land rondom aanwees als stond het te zijner beschikking. Hij hield de beide oude mannen en een hunner vrouwen bij zich te eten, want zij hadden twee oude vrouwen en twee jonge meisjes van zestien of zeventien jaren bij zich, die zich zeer zedig wisten te gedragen. Onze Schipper gaf aan een van die oude mannen een mes en zij gaven tabak aan hem en aan ons. Ten één ure voeren zij de rivier af waarbij zij met teekens te kennen gaven dat wij tot hen moesten afkomen, want wij waren op nog geen twee mijlen van de plaats waar zij woonden.

Den *27-sten*, in den ochtend fraai weder, maar veel wind uit het Noorden; wij lichtten ons anker en zetten het voor-topzeil bij maar ons schip wilde niet slaags vallen, zoodat het bij halfebbe op de wazige bank dreef. Wij brachten ons anker uit, om daarop af te winden, maar konden dat niet. Dus zaten wij van halfebbe tot halfvloed; toen zetten wij de fok en het groote topzeil bij en voeren 6 mijlen stroomafwaarts. De oude man kwam aanboord en wilde ons ten anker hebben om aan den wal bij hem te komen eten, maar, daar de wind

---

ther old man with him, which brought more stropes of Beades, and gave them to our Master, and shewed him all the Countrey there about, as though it were at his command. So he made the two old men dine with him, and the old mans wife: for they brought two old women, and two young maidens of the age of sixteene or seventeene yeeres with them, who behaved themselves very modestly. Our Master gave one of the old men a Knife, and they gave him and us Tabacco. And at one of the clocke they departed downe the River, making signes that wee should come downe to them; for wee were within two leagues of the place where they dwelt.

The seven and twentieth, in the morning was faire weather, but much wind at the North, we weighed and set our fore top-sayle, and our ship would not flat, but ran on the Ozie banke at halfe ebbe. Wee layed out anchor to heave her off, but could not. So wee sate from halfe ebbe to halfe floud: then wee set our fore-sayle and mayne top-sayle, and got downe sixe leagues. The old man came aboord, and would have had us anchor, and goe on Land to eate with him: but the wind being faire, we would not yeeld to his request; So hee

---

1) Zie noot p. 68.

bezeild was, gaven wij niet toe; dus verliet hij ons, zeer verdrietig over ons vertrek. Ten 5 ure na den middag kwam de wind uit Z.Z.W. Toen maakten wij nog een boegslag of twee en ankerden in 14 vaam diepte. Hier ging onze boot naar den wal om dwars van het schip te visschen. Onze Onderschipper [1]) met den bootsman en nog drie van de maats gingen aan wal om te visschen maar zij vonden geen goede plek. Zij vingen vier of vijf en twintig baardvisschen, brasems, zeewolven en barbeelen en waren met een uur terug. Dien nacht bleven wij ten anker liggen.

Den *28-sten*, met fraai weder lichtten wij het anker bij halfebbe, met het lumieren, en voeren twee mijlen stroomafwaarts, want de stroom komt met de achtereb door; toen ankerden wij om hoog water af te wachten. Om drie ure na den middag lichtten wij het anker en voeren drie mijlen stroomafwaarts tot het donker was; toen ankerden wij.

Den *29-sten* was het droog en drukkend weer, de wind Zuid en Z. t. W.; vroeg in den ochtend lichtten wij het anker en voeren drie mijlen stroomafwaarts met halfebbe [2]) en kwamen bij het benedenstroomsche uiteinde van het lange rak ten anker, want dat is

---

left us, being very sorrowfull for our departure. At five of the clocke in the after-noone, the wind came to the South South-west. So wee made a boord or two, and anchored in fourteene fathomes water. Then our Boat went on shoare to fish right against the ship. Our Masters Mate and Boat-swaine, and three more of the companie went on land to fish, but could not finde a good place. Tey tooke foure or five and twentie Mullets, Breames, Bases, and Barbils; and returned in an houre. We rode still all night.

The eight and twentieth, being faire weather, as soone as the day was light, wee weighed at halfe ebbe, and turned downe two leagues belowe water; for, the streame doth runne the last quarter ebbe: then we anchored till high water. At three of the clocke in the after-noone we weighed, and turned downe three leagues, untill it was darke: then wee anchored.

The nine and twentieth was drie close weather: the wind at South, and South by West, we weighed early in the morning, and turned downe three leagues by a lowe water, and anchored at the lower end of the long Reach; for it is sixe leagues long. Then there came cer-

1) Zie noot bij 18 Sept.

2) Zie vorigen datum.

zes mijl lang. Toen kwamen er enkele Indianen in eene kano bij ons, maar zij wilden niet binnen boord komen. Na het schaften kwam de kano met ander volk terug, waarvan er drie over kwamen. Zij brachten millie, welke wij voor wat snuisterij kochten. Ten 3 ure na den middag lichtten wij het anker zoodra de ebbe doorkwam en voeren stroomafwaarts tot aan den hoek van de bergen of het noordelijkste daarvan, alwaar wij ankerden omdat dit hooge land vele uitspringende hoeken heeft en het vaarwater nauw is en er veel dwarlwinden voorkomen. Zoo lagen wij rustig al dien nacht in zeven vademen waters.

Den *30-sten* was het fraai weer, de wind uit den Zuidoosten gierde tusschen de bergen door. Des achtermiddags lagen wij nog ten anker. De luyden kwamen bij ons aan boord en brachten wat velletjes mede, die wij voor messen en snuisterijen kochten. Deze plek is zeer aantrekkelijk voor wien er eene stad wil stichten. De reede is er vlak onder den wal en is bij alle winden, behalve een O.N.O.lijken wind, veilig. De bergen zien er uit alsof zij eenig metaal of mineraal in hebben. Want de boomen die daar groeien waren allen verdord en op sommigen groeide weinig of niets. De luyden brachten een steen aanboord die op glazenmakersdiamant leek die ijzer of

---

taine Indians in a Canoe to us, but would not come aboord. After dinner there came the Canoe with other men, whereof three came aboord us. They brought Indian Wheat, which wee bought for trifles. At three of the clocke in the after-noone wee weighed, as soone as the ebbe came, and turned downe to the edge of the Mountaines, or the Northernmost of the Mountaines, and anchored: because the high Land hath many Points, and a narrow channell, and hath many eddie winds. So we rode quietly all night in seven fathoms water. **Mountaines.**

The thirtieth was faire weather, and the wind at South-east a stiffe gale betweene the Mountaynes. We rode still the after-noone. The people of the Countrey came aboord us, and brought some small [III. iii. 595]. skinnes with them, which we bought for Knives and Trifles. This is a very pleasant place to build a Towne on. The Road is very neare, and very good for all winds, save an East North-east wind. The Mountaynes looke as if some Metall or Minerall were in them. For the Trees that grow on them were alle blasted, and some of them barren with few or no Trees on them. The people brought a stone aboord like to Emery (a stone used by Glasiers to cut Glasse) it would cut Iron or

Small skins. A pleasant place to build a Towne on. Likelihood of Minerals.

staal zou kunnen snijden. Toen hij fijn was gestampt en er water op was gegoten, gaf hij een kleur af als van glinsterend potlood; het is ook goed in schildersverven. Ten 3 ure vertrokken zij en wij bleven dien nacht ten anker liggen.

Den *1-sten October* fraai weder, de wind veranderlijk tusschen W. en N. Des morgens ten zeven ure lichtten wij het anker, bij ebbe, en kwamen voorbij en benedenstrooms van de bergen hetgeen zeven mijl was. Toen werd het stil en was de vloed doorgekomen, zoodat wij op den middag ten anker gingen. [1]) De bergmannen kwamen bij ons aan boord en waren grootelijks verbaasd over ons schip en over onze wapenen. Wij kochten hun wat velletjes voor kleinigheden af. Dien achtermiddag bleef er een kano met één man erin dien wij maar niet weg konden krijgen bij ons achterschip liggen; hij klom bij het roer omhoog tot door de kajuitspoort, en stal mijn kussen met nog twee hemden en twee bandeliers. Onze Onderschipper brandde op hem los, raakte hem in de borst en doodde hem. Daarop vluchtte de heele hoop, sommigen in hun kanoos en sommigen uit de kanoos te water. Wij vielen te boot en kregen ons goed terug. Toen kreeg een van de zwemmenden de boot te pakken en dacht haar te doen kap-

---

steele: Yet being bruised small, and water put to it, it made a colour like blacke Lead glistering; It is also good for Painters Colours. At three of the clocke they departed, and we rode still all night.

October. The first of October, faire weather, the wind variable betweene the West and the North. In the morning we weighed at seven of the clocke with the ebbe, and got downe below the Mountaynes, which was seven leagues. Then it fell calme and the floud was come, and wee anchored at twelve of the clocke. The people of the Mountaynes came aboord us, wondring at our ship and weapons. We bought some small skinnes of them for Trifles. This after-noone, one Canoe kept hanging under our sterne with one man in it, which we could not keepe from thence, who got up by our Rudder to the Cabin window, and stole out my Pillow, and two Shirts, and two Bandeleeres. Our Masters Mate shot at him, and strooke him on the brest and killed him. Whereupon all the rest fled away, some in their Canoes, and so[me] leapt out of them into the water. We manned our Boat, and got our things againe. Then one of them that swamme got hold of our Boat, thinking to overthrow it. But our Cooke tooke a Sword, and

---

1) Men onderstelt bij Haverstraw Bay, d. i. nog bovenstrooms van Piemont.

seizen, maar onze kok greep een sabel en kapte hem een hand af, waarop hij verdronk. Om dezen tijd was de ebbe doorgekomen zoodat wij onderzeil gingen en twee mijlen verder voeren tot het donker was. Wij ankerden in vier vademen waters alwaar wij een goede reede hadden.

Den *2-den,* fraai weder. Bij het krieken van den dag lichtten wij ons anker, de wind N.W. en wij voeren zeven mijlen stroomafwaarts; toen tastte de vloed krachtig door zoodat wij ankeren moesten. Toen kwam er een der Wilden, die toen wij de rivier opvoeren van ons waren weggezwommen, met tal van anderen om ons te verrassen. Maar wij doorzagen hunne bedoeling en lieten niemand over komen. Toen werd uit twee zwaar bemande kanoos met bogen en pijlen over het achterschip op ons geschoten, hetgeen wij beantwoordden met vuur te geven uit zes musketten, waarbij wij twee of drie van hen doodden. Daarop kwamen er een honderd hunner naar een punt van het land, om ons te beschieten. Ik schoot een stukje op hen af en doodde er twee, waarop de overigen de bosschen in vluchtten. Toch bemanden zij nog een andere kano met negen of tien man die tegen ons uitkwamen. Dus vuurde ik ook daarop met het stukje en ik schoot

---

cut off one of his hands, and he was drowned. By this time the ebbe was come, and we weighed and got downe two leagues, by that time it was darke. So we anchored in foure fathomes water, and rode well.

The second, faire weather. At breake of day wee weighed, the wind being at North-west, and got downe seven leagues; then the floud was come strong, so we anchored. Then came one of the Savages that swamme away from us at our going up the River with many other, thinking to betray us. But wee perceived their intent, and suffered none of them to enter our ship. Whereupon two Canoes full of men, with their Bowes and Arrowes shot at us after our sterne: in recompence whereof we discharged sixe Muskets, and killed two or three of them. Then above an hundred of them came to a point of Land to shoot at us. There I shot a Falcon at them, and killed two of them: whereupon the rest fled into the Woods. Yet they manned off another Canoe with nine or ten men, which came to meet us. So I shot at it also a Falcon, and shot it through, and killed one of them. Then our men with their Muskets, killed three or foure more of them. So they went their way, within a while after, wee got downe two leagues

Treacherie of the Savages.

A skirmish and slaughter of the Savages.

er dwars doorheen en doodde een man. Toen schoot ons volk er nog drie of vier dood met de musketten. Toen lieten zij van ons af. Kort daarop zakten wij de rivier twee mijl verder af en kwamen ten anker in eene baai aan den anderen oever, buiten alle verdere gevaar. Wij zagen daar een zeer goed stuk grond en dicht daarbij was een klif dat witachtig groen was van kleur alsof het koper- of zilverhoudend was; [1]) ik denk een van beide, naar de boomen die erop wassen. Dezen zijn altemaal verschroeid en andere plekken zijn zoo groen als gras; het klif ligt aan dien kant van de rivier die Manna-hatta heet. [2]) Wij zagen daar geen volk om het ons lastig te maken zoodat wij dien nacht rustig ten anker lagen, maar wij hadden veel wind en regen.

Den *3-den* was het zeer stormachtig, de wind O.N.O. In den ochtend, tijdens een bui, ging het anker door, zoodat wij aan den grond dreven, maar het was daar modderig. Toen wij daarop bijna klaar waren met het uitbrengen van een ander anker, liep de wind naar N.N.W. en wij kwamen weer vrij. Toen lieten wij het eene anker in vier vademen waters vallen en lichtten het andere. Wij hadden veel wind en regen en dik weer; dies bleven wij dien nacht ten anker.

---

beyond that place, and anchored in a Bay, cleere from all danger of them on the other side of the River, where we saw a very good piece of ground: and hard by it there was a Cliffe, that looked of the colour of a white greene, as though it were either Copper, or Silver Myne: and I thinke it to be one of them, by the Trees that grow upon it. For they be all burned, and the other places are greene as grasse, it is on that side of the River that is called Manna-hatta. There we saw no people to trouble us: and rode quietly all night, but had much wind and raine.

A Myne of Copper or Silver.

The Countrey of Manahatta.

The third, was very stormie; the wind at East North-east. In the morning, in a gust of wind and raine our Anchor came home, and we drove on ground, but it was Ozie. Then as we were about to have out an Anchor, the wind came to the North North-west, and drove us off againe. Then we shot an Anchor, and let it fall in foure fathomes water, and weighed the other. Wee had much wind and raine, with thicke weather: so we roade still all night.

---

1) Men onderstelt bij Hoboken.

2) Natuurlijk Manhattan, maar de rechter oever der rivier is bedoeld, niet de linker, tenminste den volgenden morgen raakte men er met een N.N.W. wind vrij van.

De Velasco-kaart heeft op den rechteroever Manahata, op den linker Manahatin.

Den *4-den* was het fraai weder en de wind was N.N.W.; wij lichtten het anker en kwamen buiten de rivier die wij zoo ver op waren geweest. Eenigen tijd daarna kwamen wij ook buiten de groote monding van de groote rivier die N.W.-waarts strekt [1]) en wij hielden den noordelijken oever daarvan, meenende dat wij zouden diep water vinden, want toen wij er voor het eerst kwamen hadden wij een goed eindweegs met de boot opgelood, waarbij wij 7, 6 en 5 vaam vonden. Daarom hielden wij nu dien kant, maar zagen ons bedrogen, want wij hadden slechts $8^1/_2$ voet waters en daarna 3, 5, 3 en derdehalf vaam. Daarna 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9 en 10 vaam. Omstreeks den middag waren wij geheel vrij van de invaart. Toen zetten wij onze boot in en grootzeil, sprietzeil en topzeilen bij en stuurden O.Z.O. en Z.O. t. O. zeewaart. Het land aan den zuidkant van de baai of invaart lag, op den middag, W. t. Z. 4 mijlen van ons.

Den *5-den* was het fraai weder met veranderlijken wind tusschen N. en O. Wij stuurden Z.O. t. O. Op den middag observeerde ik en bevond dat de poolshoogte 39 graden en 30 minuten bedroeg. Ons kompas noordwesterde 6 graden.

The fourth, was faire weather, and the wind at North North-west, wee weighed and came out of the River, into which we had runne so farre. Within a while after, wee came out also of The great mouth of the great River, that runneth up to the North-west, borrowing upon the Norther side of the same, thinking to have deepe water: for wee had sounded a great way with our Boat at our first going in, and found seven, six, and five fathomes. So we came out that way, but we were deceived, for we had but eight foot & an halfe water: and so to three, five, three, and two fathomes and a halfe. And then three, foure, five, sixe, seven, eight, nine and ten fathomes. And by twelve of the clocke we were cleere of all the Inlet. The we tooke in our Boat, and set our mayne-sayle and sprit-sayle, and our top-sayles, and steered away East South-east, and South-east by East off into the mayne sea: and the Land on the Souther-side of the Bay or Inlet, did beare at noone West and by South foure leagues from us.

The great mouth of the great River.

They leave the Coast of Virginia.

The fift, was faire weather, and the wind variable betweene the North and the East. Wee held on our course South-east by East. At noone I observed and found our height to bee 39. degrees 30. minutes. Our Compasse varied sixe degrees to the West.

1) De eigenlijke Narrows, die men bereikte na Upper Bay te zijn doorgezeild.

Wij vervolgden de reize naar Engeland, zonder dat wij eenig land zagen, gedurende al het overige van deze maand October. En den *7-den November*, stilo novo, zijnde een Zaterdag [1]), kwamen wij, door Gods genade, behouden voor Dartmouth in Devonshire, in het jaar 1609.

We continued our course toward England, without seeing any Land by the way, all the rest of this moneth of October: And on the seventh day of November, stilo novo, being Saturday: by the Grace of God we safely arrived in the Range of Dartmouth in Devonshire, in the yeere 1609.

1) 7 November n. s. 1609 viel inderdaad op eenen Zaterdag.

Lith. J. Smulders & Co., den Haag.

DE VELASCO-KAART.

Gedeeltelijke reproductie van eene kaart, den 22 Maart 1611 door Don Alonso de Velasco uit Engeland naar Spanje gezonden, waarvan het origineel in de archieven van Simancas berust. Het origineel vertoont verschillende kleuren, waarvan slechts overgenomen is het bruin dat Hudson's ontdekkingen van 1609 omlijst.

Bijlagen

Bijlagen.

BIJLAGE A.

Uit Register der Resolutiën van de vergadering van XVII, beginnende 15 April 1602 tot 24 October 1603.

(7 Augustus 1603).

Pag. 81.

„Poincten daerop de Gedeputeerden van de respective cameren der vereenichde Oost-Indische Comp^e sullen vergaderen op den 5 Augusti eerstcommende binnen der stede Amsterdamme, omme tsanderendaeghs in besognie te treden ende te resolveren tgeene tot dienst der voorschreven Compaignie noodich sal wesen.

I.

Alsoo na date vant octroy" etc. . . . . .

XI.

Pag. 86.

„Van gelijcken dient gedelibereert ende geresolveert off die vaert benoorden oock weder bij der handt sal worden genomen ende tot dien eynde met de Ed. Heeren Staten van eenighe conditien ende benificien alvooren gehandelt, ghemerckt eenige particuliere diesaengaende alreede met de selve heeren in communicatie sijn geweest. Te meer alsoo dit poinct den 27 February laestleeden in de vergaderinghe der Seventhienen is vuytgestelt, als blijct int 17^e articule van de besoignie derselver vergaderinghe".

In margine staat:

Van de vaert om de Noord.

Den inhouden van dit poinct is afgeslaegen alsoo ment acht ondienstich te wesen voor dese Comp^e ende dat men daeromme veel eerder dese vaert soo deselve bij eenige participanten mocht bij der handt genomen worden, behoirde met alle debvoir te beletten.

BIJLAGE B. (1)

Lettre de M. de Villeroy audit Sieur Jeannin, dudit jour seizième février 1608. [1])

..... Au reste, vous saurez qu'il y a ici un homme nommé Mathieu Coulhés, qui autrefois négocioit par delà, pour faire venir en ce royaume un marchand nommé Pierre Linges, [2]) qui trafiquoit aux Indes, et promettoit d'établir ce commerce en Bretagne, lequel est maintenant décédé, qui dit y avoir un autre marchand par delà, nommé Isaac Maire, qui est trop plus expérimenté auxdits voyages des Indes, et a beaucoup plus de pouvoir, de connoissance et de crédit; et suite que ledit Linges, lequel offre de servir Sa Majesté en cette occassion, et même de la venir trouver dès à présent, pour lui en faire les ouvertures nécessaires, desquelles il promet qu'elle recevra contentement. Mais il ne veut être découvert aucunement par delà ni en ce royaume, jusqu'à ce qu'il soit d'accord avec nous des conditons, sous lesquelles il entend dresser et établir ledit commerce.

Sur cela Sa Majesté n'a été d'avis qu'il vienne à présent par deçà; mais qu'il trouve moyen de vous voir pour vous faire sa proposition, et la résoudre avec vous, disant Sa Majesté qu'elle approuvera et tiendra pour arrêté tout ce que vous conviendrez ensemble, ainsi qu'elle m'a commandé vous en écrire: car elle est assurée que vous ne consentirez et accorderez rien qu'à propos; et vous dirai qu'il me semble que vous ferez bien de m'avertir du dernier mot de ce personnage pour recevoir sur icelui les commandemens de Sa Majesté devant que de conclure aucune chose; mais à ouïr parler ce Mathieu Coulhés, il semble que nous devions tirer de ses propositions tant d'utilités et avantages que nous n'y ferons difficulté quelconque. Je vous envoie une lettre du Roi pour ledit Maire non suscrite, afin que, si notre paquet tombait en mauvaise main, il ne soit découvert, tant il craint cela sur toutes choses. Sa Majesté a promis pour vous que vous ne le découvrirez à personne, en l'assurant qu'il peut se confier en vous comme en Sa Majesté même, au moyen de quoi je vous prie vous y conduire selon son désir. Ledit Coulhés m'a dit qu'il écrira par cette voie audit Maire, et qu'il me baillera

---

1) Jeannin „Négociations", ed. Petitot (1822), 2me Série, Vol. XIII, p. 208.

2) Pieter Lijntjes, participant der O. I. C. sedert hare oprichting voor een bedrag van 60.000 Gld., deed zijne aandeelen weg uit gemoedsredenen, juist ongeveer toen Lemaire zijn ontslag als Bewindhebber nam.

son paquet; s'il le fait, vous l'aurez avec la présente, à laquelle je n'ajouterai que mes très affectionnées recommandations à vos bonnes grâces . . . . .

BIJLAGE B. (2)

Lettre de M. Jeannin à M. de Villeroy, du quatorzième de mars 1608. [1])

. . . . . Dès le lendemain que M. de Preaux [2]) fut arrivé en ce lieu, j'envoyai le sieur de Sainte-Catherine[3]) à Amsterdam, avec une lettre que j'écrivois au sieur Isaac Le Maire pour le prier de venir ici, et que j'avois à lui communiquer quelque chose d'importance de la part du Roi, sans lui envoyer la lettre de Sa Majesté, que retins pour la lui donner moi-même à son arrivée; bien lui envoyai-je celle qu'on lui écrivoit en flamand. Il ne faillit de venir quatre jours après, désirant que sa venue fût cachée; et, à cette occasion il me vint trouver à l'entrée de la nuit, comme aussi le lendemain de grand matin, puis s'en retourna à Amsterdam sans vouloir demeurer davantage, me disant que ceux de la compagnie des Indes savoient bien qu'il étoit affectionné à la France, versé en ce négoce des Indes, et, s'ils découvroient qu'il eût parlé à moi, que cela leur seroit très-suspect. Il fut deux heures avec moi à chaque fois; et, après avoir reçu les lettres du Roi avec grand respect et icelles lues, me commença à dire qu'il y a déjà long-temps qu'on lui avoit fait quelques ouvertures de la part de Sa Majesté pour ce fait [4]), et que lui-même s'y étoit offert comme affectionné à la France, étant issu de la ville de Tournay, les habitans de laquelle ont tous la fleur de lis dans le coeur, et qu'il a aussi une si entière connoissance de ce commerce, qu'il pensoit bien y pouvoir être utile. Qu'il avoit dès-lors retenu trois de ses frères avec lui pour les joindre en cette société, lesquels demeurent à présent l'un en Portugal, l'autre en Castille, et le tiers en Italie, et sont tous trois associés avec lui pour six ans en d'autres négoces. Qu'il en avoit fait autant de quelques bons pilotes et matelots, les empêchant de prendre autre parti alleurs, en espérance de se retirer en France pour ce sujet; mais lui ayant semblé que cette affaire étoit négligée, il avoit fait prendre parti auxdits pilotes et matelots avec

---

1) Jeannin „Négociations", ed. Petitot 1822, 2de Serie, Vol. XIII, p. 280.

2) De koerier.

3) Jeannin's secretaris.

4) Wellicht door Lijntjes of anders door den in Villeroy's brief, van 16 Febr. 1608, geroemden Coulhès.

la dernière flotte qui est allée aux Indes. [1]) Qu'il n'est pourtant découragé d'entendre à ce dessein, et de retirer ses frères pour y aviser; mais qu'il est premièrement besoin de voir la résolution qu'on prendra ici, soit de paix ou de guerre. Que si par la paix la compagnie des Indes ne peut continuer son trafic, on la pourroit avoir en France. Que s'il lui est loisible de faire ledit trafic, et que ce soit sans hostilité, qu'on en peut encore faire une en France, laquelle y allant en forme de guerre fera sans doute plus de profit que l'autre, à cause des prises sur les Espagnols et les Portugais. Que pour la commencer il faut du loisir à se préparer comme de deux ans, tant pour bâtir navires et former une compagnie, que pour mettre ensemble le fonds et les préparatifs et provisions requises pour faire succéder ce dessein. Que de son côté et de ses associés il se peut faire fort de quatre navires; à savoir, trois de cinq à six cents tonneaux et un de deux cents, [2]) équipés comme il appartiendra pour tels voyages; qu'on en peut joindre d'autres après à ce commencement, tant de ce pays que de la France, et qu'il seroit bon d'y inviter de la part de Sa Majesté les bonnes et grandes villes du royaume, afin que chacune d'icelles voulût avoir quelque capital en la compagnie, et leur administrateur, comme aussi faire construire quelques navires pour servir à ladite entreprise. Que Sa Majesté même, sous le nom qui bon lui sembleroit, ou sous le sien, aidât à faire le fonds, prenant sa part aux profits, à raison de ce qu'elle y mettroit, comme ont fait autrefois les rois de Castille et de Portugal.

Quant aux pilotes et matelots, qu'il en faut bien prendre quelques-uns des principaux ici, pource qu'ils en ont à présent plus de connoissance, mais qu'on doit tirer le plus grand nombre de la France; d'autant que si tous les pilotes et matelots étoient de ce pays, [3]) il seroit à craindre qu'au retour d'un voyage chacun ne se retirât chez soi avec le gain qu'il auroit fait, puis se remît à autres voyages, soit en Espagne ou ailleurs; au lieu que les Français ayant demeure en France y seront toujours disposés, même avec l'autorité de Sa Majesté, qui les obligera de continuer; m'ayant dit ledit sieur Le Maire que les matelots français, étant accoutumés [4]) auxdits voyages, seront

---

1) Dus met de vloot van Verhoeff die 22 Dec. 1607 was uitgeloopen. De zeelieden deden daar dan wellicht spionnenwerk voor Lemaire.

2) Hij wilde dus echt „groot" doen. De vier schepen van De Houtman (1598) maten nog slechts 230, 230, 130 en 25 lasten.

3) In 1606 hadden de S. G. een plakkaat uitgevaardigd waarbij verboden werd naar Indië te varen of derwaarts te equipeeren behalve voor en op last van de O. I. C. Res. S. G. 1 Juli en 8 Sept.

4) Versta: „indien ze eenmaal met de vaart vertrouwd zijn geraakt, zullen zij . . ."

meilleurs encore que les leurs, pource qu'ils sont plus sobres.[1]) Il m'a parlé des ports de France, et m'a dit aussi qu'il y en a grand nombre de bons et plus commodes pour y entrer et sortir en toute saison qu'ici; qu'il est nécessaire que la compagnie soit libre au lieu où on la mettra, reconnoissant néanmoins l'autorité du Roi et le gouverneur qui y sera, mais que les officiers n'entreprennent rien sur leur commerce. Il a encore ajouté, au cas que la compagnie des Indes qui est ici continue par la paix, que Sa Majesté, en établissant une compagnie chez soi, fasse défenses, pour quelques années, à tous autres d'apporter les mêmes denrées dans le royaume; autrement celle qui est en ce pays, laquelle continueroit d'y aller à l'avenir sans commettre hostilité, et, par ce moyen, ne seroit obligée d'avoir aucun équipage de guerre, ni tant de gens que l'autre de France faisant les voyages à ses périls, pourroit toujours donner lesdites denrées à meilleur prix, ainsi leur ôteroit tout le profit. Et sur ce que je lui remontrai deux choses; l'une, qu'il seroit en leur pouvoir de surhausser le prix, ainsi que bon leur sembleroit, au dommage des sujets de Sa Majesté; l'autre, qu'en la ville de Marseille plusieurs en font trafic, et qu'il ne seroit raisonnable de leur ôter, il me fit réponse, quant au premier point, que le prix leur pourroit être donné par ceux que Sa Majesté commettroit, lequel il ne leur seroit loisible d'excéder; et pour l'autre qu'il n'entendoit toucher au commerce de Marseille; car les marchands de ce lieu-là ne distribuent aussi bien leur trafic qu'aux provinces qui sont près d'eux, à quoi ils n'auroient aucun intérêt. Il m'a tenu plusieurs autres propos sur le sujet de ce commerce, des moyens de l'établir ès Indes, et qu'il sait, par quelques capitaines de navires et pilotes qui ont été en ces Indes d'Orient, que les rois et peuples qui ont ouî parler de la grandeur du royaume de France et de la puissance des rois qui y commandent, leur ont souvent demandé s'ils n'y enverroient point d'armées pour leur aider à chasser les Portugais et Espagnols, et contracter une bonne amitié et intelligence avec eux, leur disant que les Hollandais n'étoient qu'un petit pays, et que

---

1) Een brutale bewering! Men vergelijke haar met een stem uit de dagelijksche praktijk welke men hoort in Spilbergen's „Historiael Journael" van de reis van 1601 (ed. Delft 1605, p. 15): „Wy en dienden niet langher by de Fransen te blijven, om oorsake wy ons volck maer dry pont Broots ter weeck en gaven, ende alle thien daghen maer een kanne wijn. Op de Fransche schepen stonden de tonnen open ende een yegelick mocht daer wt halen zo veel Broot hem lusten, den Stock-visch dier ghecoockt wert smeten som over boort, oock hadden sy alle weken drye kannen wijn, ende dit en mochten wy niet volghen om ten lesten gheen ghebreck te hebben".

si ce grand Roi étoit de la partie, ils seroient incontinent maîtres de leurs ennemis, leur demandant souventes fois là-dessus, en leur langage, s'il avoit autant de chevaux, de gens et d'arquebuses que les Portugais. Et quand on leur disoit qu'il en avoit bien plus, ils s'en réjouissoient, et montroient de désirer leur venue. C'est ce que j'ai pu recueillir de ces discours. [1])

J'ai aussi conféré il y a déjà plus de deux mois, et encore depuis peu de jours, [2]) avec Plancius, qui est un grand cosmographe, lequel demeure à Amsterdam, et est aussi l'un de leurs ministres, homme fort versé en la connoissance des Indes, tant d'Orient que d'Occident, pour la communication particulière qu'il a eue avec les marchands, pilotes et mariniers qui ont fait les voyages: en sorte que le Roi ne manquera de bonne instruction quand il voudra penser à bon escient à cette entreprise, et comme il appartient pour la faire succéder, dont je ne parle néanmoins qu'en crainte, pource qu'elle est lointaine, requiert beaucoup de temps et un grand soin. Je ne m'en retournerai sans porter avec moi les bons mémoires et instructions à cet effet, ayant prié, tant ledit Le Maire que Plancius, de me donner par écrit ce qu'ils en savent. J'entretiens aussi de longue main deux hommes de qualité en ce lieu, auxquels les marchands de la compagnie des Indes communiquent toutes leurs affaires, et s'y fient du tout, afin que si la compagnie cessoit ici on la pût transporter en France; ce qu'ils m'ont toujours promis. M. de Schomberg connoît aussi bien particulièrement le trésorier de cette compagnie qui est Allemand, [3]) et y a beaucoup de pouvoir, qui m'a dit de même qu'il y est bien disposé; mais il ne faut plus s'attendre à ladite compagnie, étant bien certain, soit paix, trève ou guerre, qu'elle continuera son trafic, du moins pour quelques années. La plus grande difficulté sera, à mon avis, quand on voudra faire une compagnie en France, de pourvoir qu'on demeure d'accord avec les marchands hollandais, lesquels ne prendront plaisir de voir que nous entrions en leurs brisées, et, par ce moyen, diminuions leurs profits. Car, encore que par raison ils doivent toujours être nos amis et nous favoriser partout, ce que je tiens certain pour le corps de leur Etat, il y a néanmoins danger que ces marchands ne fassent le contraire, et ne s'unissent même plutôt avec les Portugais pour en chasser tous les autres qui y

---

1) Indien Jeannin die praatjes geloofd heeft, heeft hij zich wel door Lemaire laten inpakken!

2) Dus heeft hij half Januari en begin Maart 1608 met Plancius overlegd.

3) Bakhuizen van den Brink meent den naam te weten: Bernard Lampe. Zie B. v. d. B., p. 30.

voudroient aller; mais il n'est encore temps de parler de cette affaire ici jusq'à ce que leur traité soit conclu ou rompu. Outre ce, il me semble qu'on s'en doit cacher le plus qu'on pourra, jusqu' à ce qu'on veuille venir aux effets, de peur que les Espagnols n'en soient avertis, et ne préparent quelque dessein pour rompre le nôtre, soit en nous faisant la guerre s'ils peuvent séparer d'avec nous l'Angleterre et la joindre avec eux, ou bien en faisant quelque traité avec les Hollandais mêmes qui les pourroit unir en ce trafic; car les Espagnols sont si sensibles en la crainte de ce danger, qu'il n'y a rien qu'ils ne fassent pour s'en garantir. Et, à la vérité, s'ils considéroient bien que ces Indes d'Orient sont d'une si grande étendue qu'ils ne peuvent empêcher qu'autres qu'eux n'y abordent, ils pourroient bien y souffrir les Hollandais, leur rendant commun ce qu'ils pensoient tenir auparavant seuls, afin qu'étant conjoints en cet intérêt, ils s'unissent aussi ensemble pour en chasser tous les autres. C'est chose que je crains, ne désirant pas toutefois qu'ils soient si sages que de prendre ce conseil.

BIJLAGE C.

Resolutiën van de Kamer van Amsterdam.

Adi 29 December A° 1608.

„Omme de Contracten metten Engelsman te maecken ofte concipieren, ende de Brieven te concipieren om ande cameren te schrijven syn geconcipieert Srs Dirck van Os, Jan Poppe ende Arent ten Grotenhuys".

(Op denzelfden dag werden de Bewindhebbers Marcus de Vogelaer en Jan Hermansz gecommitteert „omme beneffens den Equipagemeester Dirck Gerritsz [1]) te sien nae een bequaem scheepgen tusschen 25 ende 35 lasten, daermede den Engelsman sal mogen varen).

---

1) Verm. niet de beroemde Dirck Gerritsz Pomp. De hier bedoelde D. G. was in Augustus 1608 door de Kamer Amsterdam tot equipagemeester aangesteld. (Leupe in Tijdschr. Aardr. Gen. 1ste Serie, Dl. II, p. 171).

BIJLAGE D.

Uit Mr. P. van Dam's Beschrijving van den Staat en gelegenheid der Oost-Indische Compagnie, (Handschrift Rijks-Archief).

1e Capittel, 5de Deel, Fol. 18 vo.

„Welcken niettegenstaande, heeft dese Compagnie in den jaere 1609 een jagt van ongeveer 30 lasten toegerust, mitsgaders als schipper daar op aangenomen eenen Mr. Henry Hudson, Engelsman, een ervaren piloot, met ordre om de voorsz. passagie te soecken door 't Noort en Noord Oosten boven Nova Sembla om, na de landen of straat van Anian, ten minsten tot op de 60 graden benoorden de linie te seylen, en alsdan, of van de engte van Anian, de tijt sulcx lijdende, wederom te keeren na dese landen, en wort bij sijn instructie wijders gelast, op geen andere wegen, of passages te dencken, dan om door 't voorsz. Noorden en Noort Oosten boven Nova Sembla de wegh te vinden, en dat met die verdere bijvoegingh, dat indien 't voor dat maal niet wel soude mogen gelucken, dat men in een andere reijse op een andere wegh soude kunnen denken."

Capittel, Deel, folio als voren.

„De voorsz. Hutson daarop die reijse aangevangen, en den 6 April uijt Tessel in zee gelopen sijnde mitsgaders sijn cours langs de Noortse kust na Nova Sembla gehouden hebbende, heeft den 14 Maij de zee aldaar soo vol ijs als in de voorgaande jaeren gevonden, sulcx heeft hij geresolveert, tegens sijn instructie een andere wegh te soecken door de Straat Davids, werwaarts hij dan is geseylt".

Contract met Henry Hudson.

„Op heden den 8 Januarij in 't jaar onses Heeren een duysent ses hondert en negen sijn met malkanderen geaccordeert en overkomen de Bewinthebberen van de Oost-Indische Compagnie van de camer van Amsterdam van de tienjarige reeckeninge ter eenre, en Mr. Henry Hudson, Engelsman, geassisteert met Jodocus Hondius ter andere sijde, in maniere navolgende. Te weten: dat de voorsz. Bewinthebberen metten eersten sullen equipperen een scheepken of jaght, van omtrent dertigh lasten, waarmede de voorn. Hudson omtrent den eersten van April, van volck, vivres, en andere nootlijckheden wel voorsien, sal seijlen om passagie te soecken door 't noorden,

benoorden Nova Sembla om, en soo lange de longitudine vervolgen, dat hij sal konnen seijlen zuijdwaart tot op de hooghte van sestigh graden, en soo veel kennisse van landen sien te bekomen als sonder merckelijck tijtverlies sal konnen geschieden, en is 't doenlijck stracks wederom keeren, om aan de Bewinthebberen te doen getrouwelijck rapport en relaes van sijn reyse, en overgeven sijn journalen, coursen, kaerten en alles wat hem op de reijse wedervaeren is, sonder iets aghter te houden. Op welcke aanstaende reyse de Bewinthebberen sullen betalen soo tot sijn uijtrustinge op de voorsz. reijse, als tot onderhout van sijn vrouw en kinderen, de somme van aght hondert gulden, en ingevalle (daar Godt voor sij) hij in een jaar niet wederomme hier te lande, of hier omtrent en quame te arriveren, sullen de Bewinthebberen nogh aan sijn huijsvrouwe[1]) betalen twee honderd gl. courant, en alsdan aan hem en sijne erven niet vorder gehouden sijn, ten waere hij daer na nogh moghte komen te arriveren, ofte dat hij binnen 's jaars gekomen waar, ende de passagie goet ende bequaem, datse Compe wederomme soude gebruijcken, gevonden hadde, in welcken gevalle de Bewinthebberen aan den voorn. Hudson voor sijne periculen, moeijten en konste sullen recompenseren tot haere discretie, waer mede den voorn. Hudson te vreden is. Ende ingevalle de Bewinthebberen goetvonden alsdan deselve reijse te vervolgen en continueren, is met den voorn. Hudson geaccordeert en verdragen, dat hij hier te lande sijn woonstee met vrouw en kinderen sal nemen, en hem van niemant anders als van de Compe laten gebruijcken, en dat tot redelijckheijt en discretie van de Bewinthebberen, die hem oock van den selven vorderen dienst alsdan in alle billijckheijt en redelijckheit beloven te vergenoegen en contenteren. Alles sonder argh of list. In kennisse der waerheijt sijn hier van gemaeckt twee contracten van eenen teneur, en bij beijde partijen onderteijckent, als mede bij Jodocus Hondius, als tolck en getuijge. Datum als boven.

---

1) Dr. F. C. Wieder vestigde mijn aandacht op eene bijzonderheid betreffende Hudson's vrouw en één zijner zoons. De Court Minutes der E. I. Comp. van 9 April 1614 vermelden dat „Mistress [Katharine] Hudson the wife or widow of Mr. Hudson who was left in the Norwest discovery, desired their favour for the employing of a young youth, a son of his, she being left very poor and unable to maintain the charge". — De Court trok, „in regard that his father perished in the service of the commonwealth" een bedrag van 5 Pond sterl. uit om den jongen van eene uitrusting te voorzien en zond hem onder toezicht van den Onderschipper (Master's mate) van de „Samarithan" naar Indië. In de stukken der E. I. C. komt deze zoon, Richard genaamd, nog enkele malen voor; eerst in Japan, later in Voor-Indië. Verg.: Letters received by the East India Company", ed. by W. Foster, Dl. V, p. 11 *n*.

Was geteeckent: Dirck van Os, I. Poppe, Henry Hudson; lager stont: bij mij Jodocus Hondius, als getuijge."

BIJLAGE E.

Uit „Copieboeck van Brieven" No. B. (Archief der Kamer van Zeeland).

Brief van de Kamer van Zeeland aan die van Amsterdam, dd. 15 Januari 1609.

„Belangende het stuck aengevangen deur Uwe E. om benoorden te seylen naer Waygaets [1]) ende alsoo na China gedaen met den piloot Mr. Thomas [2]) Hutson, wij en hebben daer niet tegen, dan ons bedunckens maer alsoo veel meer verloren cost sal gedaen worden, ende alwaert deur andere particuliere aengevangen, wij achten dat het de Comp^e^ niet prejudiciabel sal wesen naer ons gevoelen, ende dit zij Uwe E. voor advys."

BIJLAGE F.

Uit „Copieboeck", als voren.

Brief van de Kamer van Zeeland aan die van Amsterdam. d.d. 23 Januari 1609.

„Met onsen voorgaenden van 15 deser hebben wij beantwoort dien van Uwe E. van den 8 stante, toucherende de vaert van Waygaets, [3]) dan alzoo de saecke van ghewichte is hebben daer naer breederwegen op vergadert, ende is bij den meerder deel gevonden, dat het vele swaericheden onderworpen is, eensdeels dat volgens het octroy ons de vaerdt langs de Caep de buena esperance als strecho de magellanes bij de Heeren Staeten gegundt is ende niet voorder; waerop dat alle participanten die onder ons sorteren haer oogenmerck genomen hebben, ende off het anders geviel dan wel, questie off die participanten ons het selve souden aproberen, alsoo dat ons bedunckens 't selve meer een werck van particuliere behoort te wesen als van onse Compagnie. Ten anderen alsoo sulcken ghewichtigen saecke behoort bij alle de cameren een beschrijvinge daer op gedaen te werden, om alsoo gesamender-

---

1) Zie noot 3.

2) Verg. p. 106, noot 2.

3) Verg. p. 105, noot 3.

handt te sien wat ten meesten oorbaer ende dienst van de Comp^e soude mogen wesen, ende daerenboven zoo en connen wij niet bevinden dat het de Comp^e dienstich is noch practicabel, ende houden voor seker dat zoo vele gelt sal int water geworpen syn ende zoot by particuliere geanveert wert achten dat het de Comp^e niet prejudiciabel sal syn, mede, ende soo der sulcken aparentie waere als den persoon aengeeft, die Comp^e die den selven tot tweemael hebben wtgereedt, die en souden hem om een duysent pondt groote niet verlegen laeten om de derde premie te hebben, dewijle zij alreede de oncosten van twee voyagien geleden hebben."

BIJLAGE G.

Uit „Copiebocck", als voren.

Brief van de (presideerdende) Kamer van Zeeland, geconcipieerd doch niet verzonden aan die Van Amsterdam, zijnde het concept doorgehaald en in margine aangeteekend: „Dese niet voortgesonden alsoo . . . den andere hiernae is voortgegaen": Zie Bijlage H.

„Wij hebben uwe E. schrijven van den 11 deser wel ontfangen, bij denwelcken verstaen hoe dat den Engelschman Mr. Hutson Groote dispuyten heeft gehadt jegens den Equipage-mr. Dierck Gerritss.[1]) op de gagie van de Ingelschen die met hem souden vaeren ende andersins meer, tgene uwe E. is adviserende. Daerop is desen dienende voor ons advys ende antwoorde: dat alsoo den selven Hutson zijn afscheyt heeft genomen sal gedeportteert blijven; ende alwaert dat hij van andere Resolutie wierdt om de reyse te voldoen, zoo en sal uwe E. hem in geenderhande manieren aennemen maer gedeporteert laten blijven. Ende alsoo den selven geadvansseert is sekere penningen ter somma van vijffentwintich pondt groote min off meer, uwe E. sal gelieven denselven Hutson te constringeren bij maniere van Rechte off bij aprehensie tot restitutie van de voors. penningen, die hem de Comp^e heeft geadvansseert.

Uwe E. sal oock believen wt te sien naar een hervaren man om in de voors. Hutsons plaetsse te nemen met advys ende kennisse van Petrus Plancius, opdat de Reyse met allen vlijt mach worden gevoordert; daerop uwe E. alle neersticheyt sal gelieven te doen ende goede opsicht te

---

1) Verg. noot p. 87.

nemen, ten eynde dat het tegen den bequamen tijt mach gereet wesen om te vertrecken ende tseyle te gaen, welck wij uwe E. hoogelyck recommanderen, waeraen ons groote vriendtschap sal geschieden."

BIJLAGE H.

Uit „Copieboeck", als voren.

Brief van dezelfde Kamer in plaats van den voorgaanden verzonden den 14den Maart 1609.

Camere van Amstelredam.

Wij hebben uwe E. missyve van data 11 deser gisteravont wel ontfangen ende desen dach in onse vergaderinge in deliberatie geleyt.

Wij syn seere verwondert int vremt comportement van Mr. Hutson ende hebben bevonden dat ongeraden is hem op de reyse te laten gaen, want begint hij hier onder onse oogen te muyteneren wat soude hij doen als hij van ons waer; daerom vinden raedsaem uwe E. hem de reyse sulle aff-seggen ende hem eysschen de gegeven 25 £ Vls. ende indien hij die met vrentschap niet en wilde restitueren, dat Uwe E. met rechte hem daertoe sullen dwingen.

De Comp^e vinden raedsaem dat de reyse in alder manieren voortgae ende dat uwe E. sullen gelieven uyttesien naer een bequaem, verstandich ende ervaren persoon op alsulcke reyse, die aennemende met het advys van Plantius, op dat onse gedaene costen ende moyten zoot mogelijck is niet onvruchtbaer en blijve.

Dit hebben wij niet connen naerlaeten Uwe E. te verwittigen, Hiermede Eersame etc. data 14 Meert 1609, uyt den naem van de 17^ne geschreven.

BIJLAGE J. (1)

Lettre au Roi écrite par M. Jeannin, ledit jour vingt-cinquième janvier 1609. [1])

Sire,

J'ai ci-devant conféré, par commandement de votre Majesté, et sur les lettres qu'il lui a plu m'écrire, avec un marchand d'Amsterdam, nommé Isaac

1) Jeannin „Négociations", ed. Petitot (1822), 2me Série, Vol. XV, p. 141.

Le Maire, lequel est homme riche et bien entendu au fait du commerce des Indes d'Orient, désireux d'y servir votre Majesté, sur les ouvertures que je lui en ai faites, et de joindre avec lui d'autres marchands, comme aussi des pilotes, mariniers et matelots expérimentés en telles navigations, qu'il dit avoir empêchés de prendre parti dès le temps que je lui en parlai. Or, comme il m'en a pressé plusieurs fois, je lui ai toujours dit que votre Majesté n'y pouvoit prendre aucune résolution qu' après celle des Etats, et le traité de trève qu'on poursuit à présent fait ou rompu : ce qu'il juge être bien véritable, et s'est aussi contenté de cette réponse ; mais il m'envoya ici son frère, il y a quelques jours, pour me faire entendre qu'un pilote anglais, lequel a été deux fois [1]) en mer pour rechercher le passage du nord, auroit été mandé à Amsterdam par la compagnie des Indes d'Orient, pour apprendre de lui ce qu'il en auroit reconnu, et s'il espéroit de trouver ce passage ; de la réponse duquel eux étoient demeurés fort contens, et en opinion que cette espérance pouvoit réussir. Ils n'avoient toutefois voulu pour lors faire ladite entreprise, mais contenté seulement l'Anglais, et renvoyé avec promesse qu'il les viendroit trouver en l'année suivante 1610. Ce congé lui ayant été donné, Le Maire, qui le connoît fort bien, auroit depuis conféré avec lui, et entendu ses raisons, dont il a aussi communiqué avec Plancius, qui est grand géographe et bon mathématicien, lequel soutient, par les raisons de son art, et de ce qu'il a appris tant de cet Anglais que d'autres pilotes qui ont fait la même navigation, tout ainsi que du côté du midi on a trouvé en la mer du Sud, approchant le pôle antarctique, un passage qui est le détroit de Magellan, qu'il y en doit pareillement avoir un autre du côté du nord. L'un des pilotes, qui fut aussi, il y a trois [2]) ans, employé en cette même recherche, et passa jusqu' à Nova Zembla, qui est à soixante-treize [3]) degrés de latitude en la côte de la mer Tartarique, tirant au nord, a déclaré que, pour n'être alors assez expérimenté en cette navigation, au lieu d'entrer avant en pleine mer, où elle n'est jamais gelée à cause de la profondeur et de la grande impétuosité de ses flots et vagues, il se contenta de côtoyer les bords, où, ayant trouvé la mer gelée, lui et ses compagnons furent arrêtés et contraints de s'en retourner sans passer outre. [4])

L'Anglais a encore rapporté qu' ayant été du côté du nord jusqu' à quatre-

1) Hudson in 1607 en '08.

2) Lees: treize (maakt 1596).

3) Lees: seize, dus 76°, d. i. breedte van Kruis Eiland ter kuste van Nova Zembla.

4) Vermoedelijk slaat deze alinea op Jan Cornelisz Rijp en het slot van diens reize in 1596.

vingt-un degrés, il a trouvé que plus il approchoit du nord moins il y avoit de froidure, et au lieu que vers Nova-Zembla la terre n'étoit couverte d'herbe et n'y avoit sinon des bêtes qui vivent de chair et de proie, comme ours, renards et autres semblables, il avoit trouvé, èsdits quatre-vingt-un degrés, de l'herbe sur la terre, et des bêtes qui en vivent: ce que Plancius confirme par raison, et dit que près du pôle le soleil luisant sur la terre cinq mois continuels, encore que les rayons d'icelui soient foibles, néanmoins, à cause du long temps qu'ils y demeurent, ils ont assez de force pour échauffer le terroir, et le rendre tempéré et commode pour l'habitation des hommes, produire herbe et nourrir bétail; alléguant cette similitude d'un petit feu, lequel demeurant long-temps en quelque lieu a plus de force pour l'échauffer, qu'un grand feu qui ne feroit qu'être allumé et aussitôt éteint. Il y ajoute aussi qu'il ne se faut arrêter à l'opinion des Anciens, qui esoient la terre près des deux pôles être inhabitable à cause de sa froidure, et qu'ils se peuvent aussi bien tromper qu'en ce qu'ils ont dit la zone torride être inhabitable à cause de sa grande chaleur, qu'on reconnoît néanmoins par expérience être habitée, fort tempérée, fertile, et commode pour la vie des hommes, et qu'il y a aussi beaucoup plus de chaleur sous les tropiques du Cancer et du Capricorne que sous la zone torride; et par cette même raison Plancius juge que la froidure croît, et est toujours plus grande jusqu'au soixante-sixième degré, mais qu'en passant plus outre devers le pôle, elle devient moindre, et ainsi l'ont trouvé l'Anglais et d'autres pilotes, lesquels ont ci-devant fait tels voyages, dont ils concluent que, pour trouver le passage du nord avec plus de facilité, au lieu de rechercher les côtes de la mer à soixante-dix, soixante-onze, soixante-douze ou soixante-treize [1]) degrés, comme les Hollandais ont fait ci-devant, il se faut avancer en pleine mer, et monter jusqu' à quatre-vingt-un, quatre-vingt-deux [2]) et quatre-vingt-trois degrés, ou plus, s'il est besoin, ès quels lieux la mer n' étant point gelée, ils se promettent qu'on pourra trouver ce passage, et par icelui, en tirant vers l'orient, passer le detroit d'Anian, et suivant la côte orientale de Tartarie, aller au royaume du Cattay, à la Chine, aux îles du Japon, comme aussi, attendu que l'orient et l'occident aboutissent l'un à l'autre, à cause de la rondeur de la terre, aller par même moyen aux Moluques et aux Philippines; lequel voyage, et toute cette navi-

---

1) Juister „soixante seize".

2) Het noordelijkste punt van de theoretische oudste Plancius-route kwam op 81° 47' N.Br., maar natuurlijk stelde men de schippers niet voor een graad hooger of lager verantwoordelijk.

gation, tant pour aller que retourner, pourroient être faits en six mois, [1]) sans approcher d'aucun ports et forteresses du roi d'Espagne, au lieu qu'à le faire par le Cap de Bonne Espérance, qui est le chemin ordinaire qu'on tient à présent, on y met ordinairement près de trois ans, et si on est sujet aux rencontres et incursions des Portugais.

Il me proposoit donc cette ouverture du passage du nord pour savoir si votre Majesté auroit agréable de l'entreprendre ouvertement, et en son nom, comme chose fort glorieuse, et qui lui acquerroit une grande louange envers la postérité, ou bien sous le nom de quelque particulier, dont on ne laisseroit de lui attribuer l'honneur si le succès en étoit bon, offrant, de la part de son frère, de fournir le vaisseau et les hommes, sinon que votre Majesté y en veuille aussi employer quelques-uns des siens avec ceux qu'il y mettra, lesquels sont expérimentés en tels voyages; disant que, pour exécuter cette entreprise, il ne faut que trois ou quatre mille écus au plus, lesquels il désire tirer de votre Majesté, pource que lui, qui n'est qu'un particulier, n'y voudroit employer cette somme, et n'en ose communiquer à personne, d'autant que la compagnie des Indes d'Orient craint sur toutes choses qu'on ne les prévienne en ce dessein, et qu'à cette occasion son frère n'avoit osé parler à l'Anglais qu'en secret. Il dit encore que si ce passage est trouvé et découvert, qu'il facilitera bien fort le moyen de faire une compagnie pour aller en tous les lieux susdits, et que plus de gens y mettront leurs fonds qu'en l'autre qui est déjà faite, sans que la compagnie s'en puisse plaindre, attendu que l'octroi qu'elle a obtenu des Etats n'est que pour y aller du côté du Cap de Bonne Espérance, non de celui du nord, dont les Etats se sont réservé le pouvoir de disposer au cas que le passage puisse en être trouvé, et, pour inviter quelques pilotes courageux de se hasarder à en faire la recherche, promis vingt-quatre mille livres de loyer à celui qui en seroit le premier inventeur.

J'ai dit au frère du Maire, qui m'en a communiqué de sa part, et lui ai aussi écrit que j'en donnerois incontinent avis à votre Majesté pour en savoir sa volonté, et la lui faire entendre au plus tôt, attendu qu'il dit, si on veut penser à ce voyage dès cette année, qu'il le faut commencer en mars au plus tard [2]) pour en espérer bon succès, et que les autres qui l'ont ci-de-

---

1) De geheele Plancius-route (Lofvoet—Anian) bedroeg 3212 zeemijlen, welken een gewoon schip onder normale omstandigheden (gemiddelde vaart 3′ per uur) in 45 etmalen zou kunnen afleggen.

2) Het werd 5 Mei 1609 eer Le Maire's schip uitzeilde. Zie brief van Jeannin dd. 8 Mei 1609.

vant fait en juillet[1]) s'en sont mal trouvés, et ont été surpris de l'hiver. Ayant aussi été averti que Plancius étoit venu à La Haye deux jours après avoir communiqué au frère du Maire, je le mandai aussitôt pour en conférer avec lui, comme j'ai fait, sans toutefois lui faire connoître que Le Maire m'en eût fait parler, ni que votre Majesté eût aucun dessein d'entreprendre cette recherche; car ledit sieur Le Maire ne désire pas que personne en sache rien : aussi n'en ai-je parlé à Plancius que par forme de discours, et comme étant curieux de m'instruire et apprendre ce qu'il en sait et juge par raison pouvoir être fait; lequel m'a confirmé tout ce que dessus, et qu'il avoit excité feu Amsquerque, [2]) amiral de la flotte qui fit l'exploit du détroit de Gibraltar, de faire cette entreprise, lequel s'y étoit résolu, dont il espéroit bien, pource que ledit Amsquerque étoit fort entendu aux navigations, et désireux d'acquérir cet honneur, comme Magellan avoit fait découvrant le passage du côté de la mer du Sud; mais il mourut en ce combat. C'est à votre Majesté de me commander ce qu'il lui plaît que je fasse en cet endroit. La vérité est qu'on ne peut répondre du succès de cette entreprise avec certitude; mais il est bien vrai que dès long-temps Le Maire s'est informé de ce qu'on pouvoit espérer de telle entreprise, et qu'il est tenu pour homme fort avisé et industrieux; puis on n'y hasarderoit pas beaucoup. Quand Ferdinand reçut l'avis de Christophe Colomb, et lui fit équiper trois navires pour aller aux voyage des Indes d'Occident, l'entreprise sembloit encore pour lors plus incertaine, et tous les autres potentats auxquels cet homme s'en étoit adressé s'en étoient moqués, jugeant son entreprise impossible; et toutefois elle a produit un si grand fruit. C'est aussi l'avis de Plancius et d'autres géographes, qui ont écrit que du côté nord il y a encore beaucoup de terres qui n'ont été découvertes, lesquelles Dieu peut réserver à la gloire et au profit d'autres princes, n'ayant voulu tout donner à la seule Espagne. Quand même il n'en succéderoit rien, sera toujours chose louable de l'avoir entrepris, et le repentir n'en sera jamais grand puisqu'on y hasarde si peu.

Cette lettre étant achevée, et moi près de l'envoyer à votre Majesté, Le Maire m'a derechef écrit, et envoyé le mémoire qui est ci-joint[3]), lequel contient un discours assez ample, ensemble les raisons de ce que dessus. Il me mande pareillement qu'aucuns de la compagnie des Indes, ayant été avertis

---

1) Tweede reis onder Jan Cornelisz May; uit Texel gezeild 2 Juli 1595.

2) Jacob van Heemskerck.

3) Deze memorie is nog niet terug gevonden en zeker niet aanwezig bij de papieren van Jeannin ter Kon. Bibl. te 's Hage.

que l'Anglais avoit conféré secrètement avec lui, sont entrés en appréhension qu'il s'en vouloit servir et l'employer lui-même pour découvrir ce passage, qu'à cette occasion ils ont de nouveau traité avec lui pour entreprendre ladite navigation dès cette année, ayant ceux de la chambre d'Amsterdam écrit à cet effet aux autres chambres qui sont de la même compagnie pour le faire approuver, avec déclaration, s'ils le refusent, qu'ils l'entreprendront eux seuls.[1]) Le Maire ne laisse pourtant d'exhorter votre Majesté à cette entreprise, me mandant qu'il a un pilote, lequel a déjà fait ce même voyage, et est plus expérimenté que l'Anglais.[2]) C'est à elle de commander son intention. J'ai eu plusieurs conférences avec d'autres, soit pour les voyages des Indes d'Orient ou d'Occident, et suis assuré, quand il lui plaira d'y penser à bon escient, et pour en tirer du fruit, qu'il y aura moyen de lui faire avoir de très-bons hommes, et fort expérimentés; qu'il y a aussi de riches marchands lesquels seront de la partie pour le commerce des Indes d'Orient, et plus volontiers encore si ce passage du nord est trouvé; mais, quant aux Indes d'Occident, ils tiennent tous qu'il y faut employer un plus grand appareil de forces. Il est vrai que le voyage est aussi beaucoup plus court; et ceux qui ont quelque connoissance des entreprises qu'on y peut dresser, en promettent tout bon succès, dont ils discourent avec de si bonnes raisons qu'il y'a sujet d'y ajouter foi; j'en attendrai ses commandemens, priant Dieu, Sire, qu'il donne à Sa Majesté et à sa royale famille tout heur et prospérité.

De La Haye, ce vingt-cinquième janvier 1609.

Votre, etc. P. JEANNIN.

BIJLAGE J (2).

Lettre du Roi audit sieur Jeannin, du vingt-huitième février 1609.[3]).

Monsieur Jeannin, j'ai bien considéré la lettre que vous m'avez écrite le 28[4]) du mois passé, sur les propositions du marchand d'Amsterdam nommé en icelle, comme j'ai fait le mémoire qu'il vous a envoyé que vous m'avez

1) Volgens Van Dam was het contract met Hudson den 8sten Januari reeds door de O. I. C. geteekend, maar de correspondentie met Zeeland liep. Dienzelfden 8sten Januari schreef Amsterdam aan Zeeland (blijkbaar dat het contract was gemaakt). Zie brief kamer Zeeland aan die van Amsterdam dd. 23 Januari hiervoor Bijlage F.

2) Vermoedelijk Jan Cornelisz Rijp.

3) Jeannin „Négociations", ed. Petitot (1822), 2me Série, Vol. XV, p. 232.

4) Lees 25.

fait tenir; et combien que j'estime son dessein très-incertain et douteux, toutefois il est si honorable, et seroit aussi si utile s'il réussissoit, que je suis content de le faire tenter, et même y engager mon nom, si vous et lui jugez que je le doive faire: pour quoi faire j'ai ordonné vous être envoyé par ce courrier, ou par le premier qui vous sera dépêché, une lettre de quatre mille écus, assuré que le tout sera par vous et lui ménagé et employé comme il doit être. Vous direz audit marchand que je veux reconnoître son affection et son service, comme l'un et l'autre méritent, et partant le retirer et mettre en besogne en mon royaume, ainsi que vous avez eu charge ci-devant de lui faire entendre de ma part: au moyen de quoi vous aviserez et résoudrez avec lui, la trève étant faite, ce qu'il sera nécessaire de faire pour avancer et faciliter l'exécution de mes intentions, et m'en informerez à part par vos dépêches. Priant Dieu, monsieur Jeannin, qu'il vous ait en sa sainte garde.

Ecrite à Paris, le 28 février 1609; HENRY.

Et plus bas, BRULART.

BIJLAGE J (3).

Lettre de M. de Villeroy audit sieur Jeannin, dudit jour vingt-huitième février 1609. [1]

.... Au reste, Sa Majesté a délibéré, ainsi que je vous ai écrit de ma main par Sainte-Catherine, de vous envoyer quatre mille écus pour tenter le voyage du nord proposé par Isaac Le Maire. Peut-être que ce courrier vous en portera la lettre de change, car M. de Sully me l'a promise; sinon assurez-vous que vous l'aurez au premier jour. Cependant vous pouvez hardiment et sûrement bâtir sur ce fondement le susdit dessein ....

BIJLAGE J (4).

Autre lettre au Roi dudit sieur Jeannin, du huitième mars 1609. [2]

Sire,

Ayant reçu votre commandement par deux fois pour faire effectuer ce que le marchand d'Amsterdam a promis, je lui ai mandé de se trouver à La

1) Négociations etc. p. 238.

2) Id. p. 264.

Haye le douzième de ce mois, où M. de Preaux le doit aller trouver pour convenir de prix avec lui et passer traité sous sa signature, avec promesse, au cas que l'entreprise succède bien, que votre Majesté pourra, si bon lui semble, publier, et lui-même sera tenu de publier et déclarer que c'est en son nom et de ses deniers. Encore qu'il ait toujours demandé douze mille livres, si estimé-je qu'il se contentera à moins, comme de huit, neuf ou dix mille livres, [1]) dont ledit sieur de Preaux prendra le meilleur marché qu'il pourra, et le saura bien faire, comme il fait bien tous les jours ce à quoi il est employé ici pour le service de Sa Majesté. J'écris à M. de Villeroy bien particulièrement sur le fait de notre négociation, et ajoute par la même lettre où je prendrai l'argent qu'il faut donner à ce marchand, à quoi je me remettrai pour n'importuner votre Majesté de redites. Priant Dieu, Sire, qu'il lui donne en très-parfaite santé très-heureuse et très-longue vie.

D'Anvers, ce huitième mars au soir 1609.

Votre, etc. P. JEANNIN.

BIJLAGE J (5).

Lettre à M. de Villeroy dudit sieur Jeannin, dudit jour huitième mars 1609 [2]).

..... M. de Preaux doit être le douzième de ce mois à La Haye, pour parler au marchand que vous savez, et là traiter avec lui, et convenir du prix du marché au mieux qu'il pourra; car encore qu'il ait toujours demandé douze mille livres, j'espère qu'il se contentera de huit, neuf ou dix mille livres, et ledit sieur de Preaux saura bien prendre le meilleur marché qu'il pourra. Il en prendra une promesse par écrit, qui contiendra tout ce que dessus, et outre ce, que si Sa Majesté veut ci-après, l'affaire succédant bien, publier que l'entreprise a été faite en son nom et de ses deniers, elle le pourra faire si bon lui semble, n'estimant pas qu'il soit à propos de le déclarer maintenant .....

---

1) Maar Le Maire liet niet afdingen; zie brief 28 Maart.

2) Négociations etc. p. 271.

BIJLAGE J (6).

Lettre de M. Jeannin à M. de Villeroy, dudit jour vingt-unième mars 1609 [1]).

... Vous verrez ce que M. de Preaux mande pour l'affaire du marchand que vous savez: il n'en a pu avoir si bon marché que nous nous étions promis, pour les raisons contenues en ce qu'il vous écrit, encore qu'il y ait procédé sagement, et avec tout le ménage qu'il a pu; car il faut douze ou treize mille livres, dont on a déjà donné dix mille, et il se tient content de la promesse que je lui ai faite de lui donner le surplus dans la fin de ce mois. Je me servirai de votre lettre de change pour autant qu'il me sera besoin, soit pour ma dépense, ou remplacer ce que j'ai pris. Ce marchand désire ardemment d'être employé pour un plus grand dessein aux Indes, où je ne fais doute quil ne serve fidèlement, et en cette première affaire pour acquérir créance.

Trois des principaux de la compagnie des Indes, dont il y en a deux qui sont bourgmestres d'Amsterdam, m'ont parlé pour savoir si Sa Majesté auroit encore affection d'en faire une en France, qui fût jointe d'amitié et de profit à la leur, ce qu'ils désirent pour se fortifier; m'ayant néanmoins dit que ce n'est pas leur intention de se désarmer et d'y aller foibles dorénavant, encore que ledit commerce leur ait été accordé de gré à gré. Je leur ai fait bonne réponse en termes généraux, et dit qu'il falloit attendre la résolution finale de la trêve, et que nous en conférerions après ensemble....

BIJLAGE J (7).

Lettre de M. de Villeroy audit sieur Jeannin, dudit jour vingt-huitième mars 1609 [2]).

... Roi, qui approuve tout ce que M. de Preaux a traité avec notre marchand. Il fera donc fournir les deux mille livres de plus qui ont été promises. [3]) Il est content que l'on en promette vingt-cinq mille de reconnoissance au capitaine du vaisseau et à ses gens, s'ils trouvent le passage, et ensuite de cela qu'il lui soit donné pouvoir de promettre double paye à ses gens, et de

1) Négociations etc. p. 312.
2) Négociations etc. p. 320.
3) Verg. brief van 8 Maart.

récompenser sur cette somme leurs veuves, au cas qu'ils y périssent, et pareillement d'arborer la bannière de France ayant trouvé ledit détroit, et même y donner le nom de Sa Majesté; de quoi vous baillerez, s'il vous plaît, audit marchand ou capitaine les écrits et instructions, au nom et comme procureur de Sa Majesté, que vous jugerez nécessaires, même pour l'administration et décharge de la partie desdites quatorze mille livres tournois, suivant la proposition que ledit marchand a sur ce faite audit sieur de Preaux, comme Sa Majesté m'a commandé de vous écrire, étant bien son intention de se servir dudit marchand, après ces traités, ès occasions dont il vous a fait ouverture, et d'entendre aussi à celles que vous nous écrivez vous avoir été faites par d'autres.

Partant, vous lui ferez plaisir d'écouter toutes lesdites offres pour les lui représenter particulièrement quand vous serez près d'elle, et après faire venir par decà ledit marchand, et faire réponse aussi aux autres selon qu'il sera résolu par Sa Majesté, n'étant d'avis qu'ils s'y acheminent devant pour n'éventer les affaires, si vous ne jugez qu'il soit nécessaire d'en user autrement; de quoi nous nous remettons à vous, nous ayant été dit que le roi d'Angleterre a dessein de s' accroître et établir en ces pays-là, et que dès à présent il a envoyé des colonies entières pour fortifier les siens en un lieu qu'ils nomment la Virginia; de quoi notre Roi n'est sans martel qui aiguise son appétit en ces affaires.....

BIJLAGE J (8).

Lettre de M. de Villeroy à M. Jeannin, dudit jour troisième avril 1609. [1])

...... Au reste, ayant vu par la lettre de notre marchand d'Amsterdam, que vous m'avez envoyée avec la vôtre du vingt-quatrième du mois passé reçue le dernier, qu'il désire un pouvoir du Roi pour le capitaine qu'il a commis pour commander au vaisseau qu'il faut envoyer pour découvrir le passage du nord, nous vous l'envoyons par ce porteur avec une lettre de Sa Majesté adressante audit marchand, que vous ferez, s'il vous plaît, suscrire, Sadite Majesté désirant que ledit vaisseau parte à temps pour pouvoir plus facilement exécuter son dessein; qui sera tout ce que je vous écrirai par la présente,......

---

1) Jeannin „Négociations" etc. p. 332.

BIJLAGE J (9).

Lettre de M. Jeannin à M. de Villeroy, dudit jour huitième de mai 1609. [1])

...... Le Maire et son frère vinrent en ce lieu le jour d'hier, où ils ont conféré avec moi, M. de Preaux y étant présent. Le capitaine [2]) que ledit sieur Maire a fait équiper pour le voyage que vous savez, y étoit venu cinq ou six jours auparavant avec le frère pour conférer aussi avec moi sur ce sujet. Il semble par son discours qu'il est homme fort entendu aux navigations, et de grande expérience. Il s'est embarqué le cinquième de ce mois, ayant pris patente de M. le prince Maurice pour la sûreté de son voyage, sans que personne ait su qu'il y fût envoyé par autre que ledit Maire, lequel dit encore l'avoir si bien instruit et équipé, qu'il montre grande espérance du succès de son voyage; dit aussi qu'il a mis en son vaisseau, en argent ou marchandises, la valeur de dix mille livres qu'il y hasarde du sien, et qu'il lui a commandé à son retour, au cas qu'il ait trouvé le passage, de venir droit en France, non en ce pays, si au contraire, de retourner ici. Les frais de ce voyage reviennent à quinze mille livres, selon le mémoire qui contient la dépense par le menu qui en a été communiqué audit sieur de Preaux et à moi, lequel nous ferons voir à Sa Majeste à notre retour, lui nous ayant affirmé ladite somme y être employée, et qu'il y a procédé avec fidélité et tout le ménage qu'il a pu, comme désireux qu'elle demeure contente de lui et qu'il puisse sous son autorité entreprendre quelque plus grand dessein. Je n'en ai pu rien rabattre, mais il a fallu passer par son mot. Ainsi reste à lui payer cinq mille livres, car il n'en a encore reçu que dix mille des douze dont j'ai eu lettres de change, et je fournirai le surplus à l'aide de M. de Vandrenecq de qui je l'emprunte comme pour ma dépense. Outre ces quinze mille livres, le capitaine étant venu en ce lieu où il laisse sa femme, il m'a prié, comme a fait le frère du Maire, de lui vouloir faire quelque présent et reconnoissance de la part de Sa Majesté. Je lui ai fait à cette occasion donner trois cents florins par Le Maire qui en a retiré sa quittance, comme de tout le surplus; c'est afin qu'il ait meilleur courage et espérance encore d'être mieux gratifié à l'avenir si le succès en est bon.

J'ai discouru aussi fort particulièrement des moyens de faire compagnie en France pour les Indes avec ledit Maire, dont je rendrai compte à Sa Ma-

1) Id. p. 421.

2) Melchior van den Kerckhove, zie p. XXIV.

jesté à mon retour. Je vous peux assurer que personne ne sait que le voyage de ce capitaine soit au nom du Roi, dont je vous avertis afin qu'on le tienne secret de même vers vous . . . . .

BIJLAGE J (10).

Lettre de M. de Villeroy à M. Jeannin, dudit jour dix-huitième mai 1609. [1])

. . . . . L'on pourvoira au remboursement des cinq mille livres avancées sur votre crédit pour le surplus du voyage du nord, et nous avons fait expédier l'ordonnance des deux mille écus sur le compte de vos frais, ainsi que vous avez désiré, ayant jugé bien employés les trois cents florins que vous avez fait bailler au capitaine dudit voyage pour consoler sa famille, peu de personnes ayant connoissance de cette entreprise, que je prie Dieu conduire et faire réussir à sa gloire . . . . . Sa Majesté affectionne toujours de faire dresser en son royaume une compagnie pour trafiquer aux Indes, de façon que vous lui ferez plaisir de lui en ouvrir et faciliter les moyens à votre retour....

BIJLAGE K.

Uit Resolutiën van de XVII.

25 Maart 1609.

Instructie voor 'tjaght naer Waigats[2]) varende.

Is geresolveert dat dinstructie diende voort jacht dat sal varen naer de Strate van Waygats [2]) gestipuleert ende gemaect sal werden bij de Camere tot Amsterdam.

BIJLAGE L.

Lotgevallen van het schip de Halve Maan.

Het „Uitloopboekje" van 1603 tot en met 1700 (Archief der Kamer van

---

1) Négociations etc. p. 442.

2) Verg. p. LXX en p. 105 noot 3.

Amsterdam, thans Alg. Rijksarchief te 's Gravenhage) vermeldt onder het loopend jaarcijfer 1608 een Jaght „Halve Maen" van 40 Lasten, als „gedestineert nae 't Noorden" en „wederom gecomen".

Voorts staat onder de schepen die op 2 Mei 1611 onder Laurens Reael naar Oost-Indië zijn gezeild een jacht „Halve Maen" van 40 Lasten vermeld, dat (in Indië) „gebleven" is.

In het „Memoriael" (Archief der Kamer van Zeeland, thans Alg. Rijksarchief te 's Gravenhage) staat onder de „Schepen A° 1608 van Amsterdam wtgeuaren" een jacht „Halue Mane" vermeld, metende 40 lasten en gevoerd door den „Schipper Heijndrick Hoitsen" [Hudson].

Voorts staat onder de schepen die op 2 Mei 1611 onder Laurens Reael naar Oost-Indië zijn gezeild een jacht „De Halue Mane" vermeld, metende 40 lasten en gevoerd door den „Schipper Melis Andriess".

Spilbergen vermeldt in Juli 1616 de „Halve Maene", gedestineerd naar Djambi.

In de dagen van de belegering van Jacatra (1618) werd een jacht de „Halve Maan" door de Engelschen bij het eiland Onrust vernield. Het journaal tijdens dat beleg gehouden door den predikant van het fort Dr. A. J. Hulsebos vermeldt: „Adij 28 en 29 [December 1618] .... sijn onse schepen „op de rede voort fort vant eijlant Onrust gecomen in sulcke haest, dat daer „soo aen lant als int water gelaten hebben 8 stucken geschuts, ontrent 20 „anckers, 200 swalpen ende goede partije sapponhout, twee touwen en een „groote menichte cromhouten, eenige plancken ende ander rommelinge „meer; oock de groote galeije, t'jacht de Halve Maen ende een Javaense „jonck, voor Japara verovert; welck galleije en jacht corts daer naer van „d'Engelse verbrant, t geschut genomen en aen den Coninck van Bantam „verschoncke is". Zie: J. W. IJzerman „Over de belegering van het fort Jacatra" in Bijdragen Taal-, Land- en Volkenkunde van Ned. Indië, 1917, Dl. 73, p. 599 aldaar. Deze Halve Maan van 1618 kan zeer wel Hudson's vaartuig geweest zijn, want zij was destijds een oud schip dat nog slechts gebruikt werd als kiellichter: „Item 't jacht de Halve Mane aen Onrust leg„gende om scheepen aen over te halen door d'Engelse verbrandt, groot om„trent 60 last". De afwijkende opgave van het aantal lasten doet hier weinig

ter zake, daar die opgave kennelijk globaal is bedoeld. (Verg. IJzerman, als voren, p. 675). [1])

BIJLAGE M.

Uit Resolutiën van de XVII.

Pag. 46: 1 September 1609.

Poincten waer op de gedeputeerden van de respective Cameren der Oost-Indische Compe zullen vergaderen jegen den eersten September anno 1609 naestcomende binnen der stadt Middelborch om te resolveren 't gene ten meesten oirboor van de Compe sal goedtgevonden werden....

(Pag. 52) 16.

De gedeputeerden van de Camer tot Amsterdam sullen gelieven mede te brengen de ordre ende Instructien, dier zijn gegeven aen het jacht de Goede Hope [2]) gevaren naer de Weygadts. [3])

In margine:

Van 't jaght naer Weigats gaende.

De gedeputeerde der camere van Amsterdam hebben ter vergaderinge van de 17ne geexhibeert het innehouden van dit poinct, daer van aen de respective Cameren wirdt gegeven Copye, soo van de Instructie als van het contract gemaect met Mr. Henderick Hudson den pilote.

BIJLAGE N (1).

Extract uit Van Meteren, „Belgische Oorlogen" ed. 1609.

Fol. 231.

In Enghelandt werdt dit Jaar [1607] voorgenomen, een voorder ontdec-

---

1) Er bestaat een schilderij van Willaerts, misschien de aankomst voorstellende van een eskader onder Obdam (1602) te Dover (verg. Van Meteren, ed. 1614, fol. 477 v.). Zie ook Mariner's Mirror III, 1913 p. 314. Het kan in 1619 geschilderd zijn. Men ziet er een Ned. schip met de Halve Maan op den spiegel. — Foto daarvan in Ned. Hist. Scheepvaart Museum te Amsterdam onder A 149, portefeuille X.

2) Lees: de Halve Maan.

3) De HH. te Middelburg maken hier dezelfde vergissing als in Bijl. F en K door van eene onderneming naar Straat Waygatsch te spreken. Het is begrijpelijk: Zeeland had in 1594 en '95 aan het onderzoek medegedaan maar alleen in de richting van Waygatsch. In Zeeland zal Waygatsch het „Noorden" hebben beteekend op eenzelfde manier als Jan Publiek tegenwoordig al wat aan de Westkust van Afrika ligt: „Congo" noemt.

kinghe te doene van eenighe passagie over 't Noorden naer de china, dencken-de dat de Noordtpole te passeren is, ende langhs Groenlandt, daer dat de Piloot Willem Barentsz ende Jacob Heemskerck, ontdeckt hadden tot op 80 graden 11 minuten. Dit werdt in Enghelandt ghetracht van eenen Meester Penkeval[1]) ende andere, die dit Jaer 1607 in Maye een Vlie-boot uytgesonden hebben, met Meester Thomas Hutson, [2]) om te versoecken tot 85 graden, so 't moghelijck waer ende dan te sien ergens neder te varen, waer dan tegen de Winter bescheyt van verwachten.

BIJLAGE N (2).

Uit: Van Meteren „Belgische Oorlogen" ed. 1609.

Fol. 247.

Wt Engelant is in 't beginsel van Mey een schip uyt-ghevaren, onder 't beleyt van Thomas Hutson [2]) om recht op noortwaert te varen ende eenen deurgang over 't noorden te soecken weder nae 't zuyden, om inde West-Indien te comen: dese is in October weder t'huys ghecomen, ende gheseyt gheweest te hebben so hooch noorden als tweeentachentich graden, daer dat Jacob Heemskerck ende andere geweest waren, raporteert dat Groen-lant veel naerder Noorweghen leyt, dan tot noch toe beschreven is en langs de Custen gheseylt, ende op 82 graden ofte daer ontrent, Hertenhoornen gevonden heeft, ende mosch groeyende, ende soude dien Cust ghevolcht hebben, soose niet te spade uytghevaren hadden, dat schijnt ten naesten Jaere willen hervatten.

---

1) Richard Penkavill verkreeg, den 19 Januari 1607, ter belooning van zijne pogingen om een N. W. passage te vinden, een Koninklijk Charter (gedrukt in Rijmer's Foedera, vol. XVI p. 660) dat hem en zijne medestanders incorporeert als „The Collegues of the Fellowship for the Discoveries of the North Passage". Zie: Miller Christy, p. 646 noot 7

2) Curieuse fout, tweemaal met Hudson's voornaam gemaakt. Dezelfde fout maakten de HH. van Zeeland op 15 Jan. 1609 (Bijl. E) en ook die van Amsterdam in eene Resolutie van 19 Jan. 1609, luidende: „is geresolveert datmen mr. Tomas Hutson aengenomen op de voyage van Noorden op rekeninge van sijne gage sal gheven de somme van Eenhondert vijftich gulden".

Van Meteren schijnt aanvankelijk in den war te zijn geweest met Thomas Hudson van Limehouse (waar ook Juet vandaan kwam) die in dienst heeft gestaan van de Muscovy Comp. (Hakluyt, oude uitgave, fol. 421) en de HH. zoowel van Zeeland als van Amsterdam, hebben naar 't schijnt Van Meteren's uitgave 1609 reeds aan het einde van 1608 in handen gehad.

BIJLAGE N (3).

Uit: Van Meteren „Belgische Oorlogen" ed. 1611.

Wy hebben int voorgaende Boeck geseydt,[1]) dat de Oost-Indische Bewinthebbers in Hollant, in Meerte lest wtgesonden hadden, om passagie by het Noort-oosten ofte Noort-westen te soecken nae China, te weten een cloec Engels piloot, Herry Hutson ghenoemt,[2]) met eenen Vlieboot omtrent 18 ofte 20 mannen Engelsche ende Nederlanders op hebbende, wel besorcht.

Desen Herry Hutson is wt Texel wtgevaren den 6 Aprill 1609. ende hy dobbelde de Cabo van Norweghen den 5. Mey, ende hielt synen coers nae Nova Zembla lancx de Noortse custen, maer vont aldaer de Zee soo vol ijs, als voorgaende Jaer gevonden hadde, so dat sy de hope van dat jaer aldaer den moet verloren: waer over om de coude, die eenighe die wel in Oost-Indien geweest waren qualijck herduren conden, zijn sy twistich gheworden onder den anderen, zijnde Engelse ende Nederlanders, waer over de Schipper Hutson hun voorhiel twee dinghen, d'eerste was te gaan, op 40 graden na de Custen van America, hiertoe meest beweecht door brieven ende Caerten, die een Capiteyn Smith hem wt Virginia gesonden hadde, daermede hy aenwees een Zee om om te varen hun zuytse Colonie aen de Noortsyde, ende van daer te gaen in een westerlijcke Zee, dat welcke soo also gheweest ware (alsoo ervarentheyt tot noch toe contrarie wijst) soude een seer vorderlicke sake gheweest hebben, ende eenen corten wech om inde Indien varen. Den anderen voorslach was, den wech te soecken door de strate Dauis, dat welcke sy generalijcken besloten, dies den 14 Meye derwaerts toe Zeylden, ende quamen met goeden wint den lesten Meye, eino eylant van Faro, daer sy alleenlijck 24. uren overbrochten met versche water in te nemen, vertreckende voeren totten 18. Julij tot op de Custen van nova Francia op 44 graden, daer sy moesten inloopen, om eenen nieuwen voormast te becomen den haren verlooren hebbende, die sy daer vonden ende opstelden, sy vonden die plaetse bequaem om Cabbeliaeu te vanghen als oock om trafficque van goede huyden ende Pelsen ofte weyeringe dat aldaer om een cleyn dinghen te becomen was, maar het schipvolck leefden qualick mettet Lantvolck, dinghen met ghewelt nemende, waarover twistich onder den anderen werden, de Engelsche vreesende sy vermant waren ende weecste, ende daer-

1) Verg. echter Bijl. N (1) en N (2) waaruit blijkt dat Van Meteren's geheugen hem hier een boozen trek speelde, daar hij iets anders over Hudson had medegedeeld.

2) Verg. noot 2, p. 106.

omme vreesden voorder te versoecken, aldus scheyden sy van daer den 26. Julij ende hielden de Zee tot derden Augustij ende quamen by Lant op 42 graden, van daer voeren voorder tot 12. Augustij quamen weder by Landt op de Latitude van 37 dry quart, van daer hielden by Lant, tot dat sy quamen op 40 en drie quart graden, aldaer sy vonden eenen goeden inganck tusschen twee hoofden, ende voeren daerinne den 12. Septembris een alsoo schoonen Rieviere alsmen conde vinden wijdt ende diepe ende goeden Ancker gront, ende was aen beyde syden, eyndelijck quamen op de Latitude van 42 graden ende 40 minuten met hun groot schip. Dan haer schipboot voeer hooger in de Rieviere. Voor in de Rieviere vonden sy cloeck ende weerbaer volck, maer binnen int wtterste vonden vriendelijc ende beleeft volc, die veel lijftocht hadden, ende veel vellen ende Pelterijen, Maerters, Vossen ende veel ander commoditeyten, vogelen, vruchten, selve wijndruyven, witte ende roode ende handelden beleefdelicken metten volcke ende brochten van als wat mede, als sy nu ontrent vijftich mylen hoogh op de rieviere gheweest hadden, zijn wedergekeert den vierden Octobris, ende hun weder ter Zee begheven, daer hadde meer connen wtgherecht worden, hadde daer goeden wille int schipvolck gheweest ende mede ghebreck van eenighe Nootdruft sulcx niet verhindert.

In Zee hebben hun beraetslaecht, ende waren van verscheyden opinien, de onderschipper een Nederlander was van meyninge, op torra nova te gaen verwinteren ende de Noordtweste passagie van Dauis te doorsoecken, daer was de Schipper Hutson tegen, die vreesde syn gemutineert volck omdat sy by wylen hem rouwelick hadden ghedreycht, ende mede, door de coude des winters, hun gheheel souden verteyren, ende dan moeten keeren, veel vant volck teer ende sieckelijck, niemant nochtans sprack van thuys nae Hollant te varen, dat den schipper meerderhande achterdenck gaf, dies hy voorsloech na Irlandt te varen verwinteren, daer sy alle toestemden dan ten lesten zijn in Enghelant tot Dertmouth den 7 November ghecomen, van waer haer meesters de Bewinthebbers in Hollant hebben haer reyse verwitticht, voorslach doende dat sy van het Noortweste te gaen versoecken, met 15 hondert gulden in gelde meer in Nootdruft te besteden, beneffens den loon, ende dat sy int schip alreede hadden, dies wilde ses ofte seven van zijn volck verandert hebben, tot 20 mannen tghetal opmakende, etc. ende souden van Dermouth tseyle gaen omtrent eersten Meerte om int Noortwesten te wesen thegen deynde van Meerte, ende daer de maent van April ende half Meye over te brengen met Wal Visschen ende Beesten te dooden on-

trent Eylandt van Panar, ende dan na Noortwesten te varen, om aldaer den tijt over te brenghen tot half September, ende daer nae door het Noortoosten van Schotland weder te keeren na Hollant. Aldus is die reyse afgeloopen, ende eer de Bewinthebbers hebben connen geadverteert worden van haer comste in Engelant, is door contrarie winden lange aengeloopen, ende hebben t schip ende volck ontboden ten eersten thuys te comen, ende also tselfde soude geschieden, is den schipper Herry Hudson van weghen die overheyt aldaer, belast niet te mogen vertrecken, maer dienst te moeten doen, zijn eygen lant, also mede de ander Engelse die int schip waren, dat nochtans vreemt velen dunckt, dat men de schippers niet toelaten soude rekeninge ende rapport te doene van haren dienst ende besoigne, etc. aen hun meesters zijnde wtgesonden voor tghemeyne benefitie van alderhande navigatien,.dit geschiede in Januario 1610, ende men achte, de Enghelsche hem selve wilden mette schepen nae Virginia senden om daer, ed voors. riviere voorder te versoecken.

BIJLAGE O.

Uit Hessel Gerritsz „Beschryvinghe van der Samoyeden Landt", (zoogen. Hudson-tractaat). Eerste Hollandsche uitgave, 1612.

In den tekst:

Maer also de Engelschen, na dese voorseyde tochten van W. Barentsz. noch etlijcke proefstucken in 't Noordoosten gedaen hadden, so hebben de H. Bewinthebberen van d' Oost Indische compagnie nu eenige jaren geleden, derwaert gesonden eenen genaemt Mr. Hudson, die mits dat hy in 't Oosten geen wech en vont, nae 't Westen geseylt is, van daer hy sonder profijt in Engheland is aengecomen: ...

Op de achterzijde van de bijbehoorende kaart:

Mr. Hudson die ettelijcke malen Westwaerts een doorgangh ghesocht heeft, had zijn oogh-merck om door Lumbleys inlet in Fretum Davis in een doorgaende Zee te comen, ghelijck wy sulcx in zijn Caerte by Mr. Plantius gesien hebbende, by westen Nova Albion [1]) in Mar del Zur te loopen, daer een Enghelsman, soo hy gheteeckent had, door ghepasseert was....

---

1) Sommige onderzoekers hebben dit Nova Albion met New England verward. Onder Nova Albion is hier echter te verstaan: de kust van Californië en Oregon, aldus door Drake benoemd. Verg. kaart der twee halfronden in hetzelfde werkje van Gerritsz.

BIJLAGE P.

Uit Hessel Gerritsz' „Beschryvinghe van der Samoyeden Landt" (zoogen. Hudson-tractaat). Tweede Hollandsche uitgave, 1612.

De gheluckighe reysen der Enghelssen, die haerluyden dickwils groote profiten toeghebracht hebben, hebben de haere hoe langhs hoe meer verweckt tot meerder ende verder ondersoeckingen, waer haer profyt ende rijckdom sou moghen gheleghen zijn, want behalven hare moeyelijcke tochten in t' Oosten in Moscovia Nova Zembla, ende Groenland en hebben sy schier noyt gherust om in t'westen (daer sy haar woonplaetsen gemaeckt hebben in de Virginias) een doorgangh te soecken tusschen Groenland ende Nova Francia, welcke wegh haer altijd (tot voor desen) ghebracht heeft al heel noordwaert in de koude en in t'ys, tot op de hoogte van 70 ende 80 graden, ende na haren eersten soecker Joannes Davis altoos is ghenoemt gheweest. De laetste die daer op geweest heeft is Capiteyn Georghe Weymonth, [1]) die anno 1602. wel 500 leguen in die strate gheseylt heeft, doch door t'ys was hy ghedwongen (ghelijck als oock d'andere voor hem) weder te keeren. Dan beproevende waer hem t'gheluck beter wilde dienen, is, hy ter zyden op de hoogte van 61. grad in Lumleys Inlet gheseylt, daer hy west ten zuyen aenghegaen heeft omtrent 100 leguen, waer na hy teghen t'land komende ende gheen doorgang siende, door zyn volcx swackheyd ende anders beweeght is weder te keeren, bedocht zijnde om noch te besoecken andere twee inganghen, daer hij veel waters met groote stroom had ghesien uytkomen, ghelegen zynde tusschen daer ende Baccalaos.

Deze reyse, alhoewel sy datmael niet veel nuts en dede, heeft nochtans veroorsaeckt, dat de journalen van dien, die de Capiteyn Georghe Weymouth ghegheven had den gheleerden D. P. Plancius (dat een seer vlytigh opsoecker is van alle nieuwigheyd, eenighsins dienende tot nuttigheyd van onses lands Zeevaert) ghedient hebben tot aenwijs voor Mr. Hendrick Hudson tot de opsoeckinge van dese soo seer gheachte ende gheroemde strate.

Want als de selve Hudson t'Amsterdam was an. 1609. (dies tijds dat hy aennam in dienst van de Compagnie van Oost Indien een reyse te doen om een wegh te vinden nae China ende Cathay boven Nova Zembla om) heeft hy dese Journalen van D. P. Plancius met groot behaghen bekomen, waer in oock beschreven is de reyse van G. Weymouth door de engte boven de

---

1) De Lat. uitgave van 1612 heeft: Winwood in plaats van Weymouth. Eene vergissing! Rud. Winwood was de Eng. ambassadeur in den Haag; zie Van Meteren boek XXXI.

Virginias tot in de groote zee die daer binnen in t'land is gheleghen, ende na sommiger opinie soude doorgaen, Dan D. P. Plancius had het tegendeel daer af aen Hudson vertoont uyt t'relas van ėenen die in t'westen aen de overzyde van die zee geweest had. Hudson dan op zijn reyse in t'oosten van Nova Zembla niet vindende anders dan ys, is na t'westen gheseylt om te besien wat daer voor hem te vinden was, niet gaende den rechten wegh (soo men hier zeyt) om dese landen geen dienst te doen, ende heeft in Nova Francia wat velwerck ghemanghelt, waer met hy is wederghekomen in Engheland, daer beklaeght zijnde tegen 't nut van zijn Vaderland ghedaen te hebben, heeft hy van nieus een reyse aengenomen, tot naerder opsoeckinghe van de strate in t'westen .....

BIJLAGE Q.

Uit J. De Laet's „Nieuwe Werelt", ed. 1625, pagina's 83 en 84.

Wat de eerste ontdeckinge belangt, in den jare 1609. sonden de Bewinthebbers van de geoctroyeerde Oost-Indische compagnie het jacht de halve Mane, daer voor schipper ende koopman op voer Hendrick Hudson, om int Noordt Oosten een door-ganc naer China te soecken; dan sy veranderden van cours, ende staken over naer Nova Francia, ende de banck van Terreneuf ghepasseert hebbende op de 43. grad. ende 23. minut. genaeckten t'landt met een W.N.W. ende N.W. cours op de 44. grad. ende 15 minuten, ende landen daer by sekere Wilden, by de welcke, soo sy verstonden, de Francoysen jaerlijckx komen handelen: van hier keerden sy Suydtwaert op tot datse met een S.S.W. ende S.W. ten S. gangh weder t'landt ghewaer wierden op de 41. grad. ende 43. minuten, welc sy meynden een Eylandt te wesen, ende gavent den naem van Nieuvv-Hollandt, dan bevonden daer naer dat het Cap Cod was, ende dat het naer haer besteck wel vijf en seventich mijlen Westelijcker leght, als in alle Caerten ghestelt wort. Van hier vervielen sy tot de 37. graden ende 15. minuten, alwaer sy weder lant sagen, ende streckte hem S. ende N. is een vlacke custe, ende daer strect een banc langs de custe henen, waer binnen het 8, 9, 10, 11, 7 ende $6^1/_2$ vadem diep is sandtgrond: Sy noemden dese plaetse de drooghe Caep. Daer naer Noordtwaert aen loopende, ghenaeckten sy weder t'landt op acht en dertich graden ende neghen minuten, ende was een wit sandt-strandt, ende binnen vol groene boomen, streckte daer N.N.O. ende S.S.W. ontrent acht mijlen, ende dan

S. ende N. seven mijlen, ende voort S.O. ende N.W. vijf mijlen: zeylden al langhs de wal Noorden aen, tot dat sy aen een punt[1]) quamen, ende t'landt streckte doen W.N.W. ende was een baye[2]) daer eenighe rievieren in quamen, van desen hoeck sagen sy landt naer t'O.N.O. welck sy meynden een Eylandt te wesen, dan bevonden het vaste landt, ende den tweeden hoec[3]) van die baye, op de hoogte van 38. grad. ende 54 minut. ende also sy haer cours N.W. ten N. aen stelden, vonden sy haer selven gheinbayct[4]) ende gemoeten veel barningen, soo dat sy S.S.O. weder uytstonden: sy vermoeden datter een groote rievier most uytloopen, door de groote stroom die daer uytsette, ende dese sanden ende droogten veroorsaeckte: hielent van hier voorts langs de wal, was wit sant-strant, ende binnen al verdroncken lant, ende 't binnenlandt al vol boomen, streckte N.O. ten N. ende S.W. ten S. daer naer streckte N. ten O. ende was hoogher landt als sy noch ghesien hadden, tot aen eenen hooghen hoeck, achter de welcke een baye leght, alwaer sy op de reede liepen, achter een leeghen sandt-hoeck, op de veertich graden ende achthien minuten; daer quamen twee Wilden by haer in Elands vellen ghekleet, die haer alle teeckenen van vrientschap bethoonden, vonden daer aent landt menichte van blau Pruymen, ende de schoonste Eycken van lenghte en dickte die men sien konde, Poplieren, Lonen[5]), ende alderhande houdt dat van noode is tot de schepen te bouwen; voeren van hier N. ten O. aen, ende de rieviere op tot by de dry en veertich graden by Noorden de Linie, alwaer de rievier heel nauw werdt ende ondiep, soo dat sy te rugghe keerden. Naer alle t'ghene sy konden oordeelen ende bevinden, so een waren in dit quartier noch noyt eenighe schepen ofte Christenen gheweest, soo dat sy de eerste waren die dese rievier ontdeckten, ende soo hooghe op voeren. Hendrick Hudson met dit raport weder ghekeert zijnde, t' Amsterdam,[6]) soo hebben eenighe Koop-lieden in den jare 1610. weder een schip[7]) derwaerts ghesonden, te weten naer dese tweede rievier, de-

1) Kaap Henlopen,

2) De Delaware.

3) Kaap May.

4) Anglicisme ("embayed") waarschijnlijk makende dat De Laet een Engelsch rapport van Hudson naast zich had liggen.

5) De Engelschen vertalen dit weer door "linden trees". — Misschien heeft er in 't oorspronkelijk Engelsch iets gestaan als "lone" in den zin van boomen *alleenstaande*, zooals men spreekt van "a lone house", " a lone man" etc.

6) Haast onmogelijk dat H. in Amsterdam is terug geweest. Verg. p. LIII.

7) Zie mijne Inleiding, p. LXX en LXXI.

welcke sy den naem geven van de Manhattes; van weghen de natie van Wilden die aen t'beghin van dese rieviere woonen: ende in de volghende jaren hebben de Ho. Mog. Heeren Staten Generael aen dese Koop-lieden Octroy verleent om alleen op dese rieviere te moghen varen ende den handel drijven: waer over in den jare 1615. boven op de voornoemde rieviere een Redoute of Fortjen wierdt gheleght met een kleyne besettinghe, daer wy hier naer noch sullen van spreken; ende is dese vaert by de onse sints jaerlijcks ghecontinueert, ende door-gaens van ons volck daer blijven legghen om den handel met de Wilden te drijven; waer door dit quartier ten rechten den naem van Niew-Nederlandt heeft verkreghen.

Als voren, pagina's 88 en 89.

Hendrick Hudson die dese rieviere eerst heeft ontdeckt, ende alle die naerderhant daer hebben gheweest, weten wonder te segghen van de schoone boomen die hier wassen: de selve beschrijft ons de manieren ende ghestalte van t' volck, welck hy stracx binnen de baye vondt aldus: Als ick aent landt quam, stonden alle de Swarten en songhen op hare wijse; haer kleederen syn vellen van Vossen ende andere beesten die sy bereyden, ende maken kleederen van vellen, van allerhande sorteringhen, haer eten is Turcxse tarwe, daer sy koecken van backen, ende is goet eeten; quamen al te met aen boordt d'een voor d'ander naer, met haer prauwen van een heel houdt ghemaeckt; haer gheweer is boghen ende pijlen met scharpe steentjens vooraen, die sy daer aen vast maken met spiegel harst; hadden daer geen huysen, sliepen al onder den blaeuwen Hemel, sommighe op mattjens aen malkanderen gewroght van biesen, sommighe op bladeren van boomen, draghen altijts al haer goet met heur, datse hebben, als eten ende groenen Toback, welck sterc is ende goet om nemen; schijnt vriendelijck volck te zijn, dan is seer gheneghen tot stelen, ende subtiel om wegh te halen alles t'gheene haer aenstaet. Op de hooghte van veertich graden ende acht en veertich minuten, al waer de Wilde seer schoone oesters aen syn schip brachten, ghetuycht de voor-noemde Hudson van t'landt aldus; Is soo schoonen landt als men met voeten betreden mach, over-vloedigh van alderhande houdt, om schepen te bouwen, ende om groote vaten van te maken; t' volc hadde daer koperen Toback pijpen, waer uyt ick vermoede dat daer koper moet zijn, als oock yser naer der Wilden beduydinghe, dat sy en hebben gheen wetenschap om t' selve te bereyden. De selve ghetuyght

mede dat sy op de rievier allerhande rieviervisch met de seghen vongen, oock jonghe Salm ende Steur. Op de hooghte van twee en veertich graden ende achthien minuten was dito Hudson aen landt; Ick voer (seght hy) met een van haer prauwen aen landt, met een oudt man die daer overste was, van veertich mans ende seventhien vrouwen, die ick daer sagh; in een huys van basten van Eycken boomen wel ghemaeckt, ende rondtom soo ghelijck oft het een verwelft hadde gheweest, was overvloedigh van Maiz ende Boonen vant voor-gaende jaer, ende daer lagh by het huys wel soo veel te drooghen, als dry schepen mochten voeren, sonder dat noch stondt en wies; by het huys komende werden twee mattjens ghespreyt om op te sitten, ende terstondt eenighe gherichten voort ghebracht, in roode houten backen wel ghemaeckt, ende sonden terstondt twee mannen uyt met booghen om wildt te schieten, brochten twee Duyven die sy wel haest gheschooten hadden, sloeghen terstondt oock eenen vetten hondt, ende kreghen het vel af metter haest met schelpen die sy uyt het water krijghen, meenden dat ick die nacht by haer blyven soude, dan ginck terstondt weder naert schip; is het schoonste landt om te bouwen, als ick oyt mijn leven met voeten betrat, ende oock van alderhande boomen; ende is seer goet volck, want doen sy sagen dat ick niet blijven en wilde, meenden dat ick van haer boghen vervaert was, namen de pijlen, braken die aen stucken ende worpen die int vier etc. Sy vonden daer oock Wijngaerden ende Druyven, Pompoenen ende andere vruchten. Wt welckes alles ghenoechsaem is af te nemen dat het een schoon ende vruchtbaer quartier is, ende goet volck, als het maer wel ghehandelt wordt; doch seer veranderlijck, ende van den selven aerdt als alle t'volck van die Noorder quartieren.

BIJLAGE R.

MAANSTAFEL voor een gedeelte van het jaar 1609. [1])
(meridiaan van Amsterdam).

Astronomische Datum	Maansphase	Ware Tijd.	Astronomische Datum	Maansphase	Ware Tijd.
3 Mei	Nieuw	7^u 34^m	7 Aug.	1ste Kwart.	6^u 7^m
10	1ste Kwart.	5 17	14	Vol	22 40
18	Vol	8 47	21	Laatste Kw.	16 57
26	Laatste Kw.	1 24	28	Nieuw	21 57
1 Juni	Nieuw	15 31	5 Sept.	1ste Kwart.	23 43
8	1ste Kwart.	20 22	13	Vol	8 23
16	Vol	23 4	19	Laatste Kw.	23 7
24	Laatste Kw.	7 42	27	Nieuw	12 36
30	Nieuw	23 57	5 Oct.	1ste Kwart.	16 44
8 Juli	1ste Kwart.	12 47	12	Vol	19 12
16	Vol	11 36	19	Laatste Kw.	8 35
23	Laatste Kw.	12 24	27	Nieuw	5 41
30	Nieuw	9 55			

Guldengetal 14
Epacta 24
Zondagsletter D.
Zonnecirkel 22

1) Uit Blaeu „Licht der Zeevaert", ed. 1608.

BIJLAGE S.

Globale tijdstippen van „voormiddaghoogwater" bij Governor's Island gedurende de periode van Hudson's vaart op de bovenrivier.

Astron. Datum 1609.	Maansphase volgens Blaeu, 1608.	Astronomische Tijd van Maans- bovensten doorgang.	benedensten omstreeks	Havengetal bij Governor's Isl.	Ochtendhoogwater bij Governor's Island op de *burgerlijke* data:
12 Septr.		11^u 5^m	23^u 33^m		7^u 9^m V.M. 13 Septr.
13	Volle Maan	12 0			8 4 V.M. 14 id.
14		12 55	0 28		9 0 V.M. 15 id.
15		13 51	1 23		9 55 V.M. 16 id.
16		14 46	2 18		10 50 V.M. 17 id.
17		15 42	3 14		*11 46 V.M. 18 id.*
18		16 37	4 10		0 14 V.M. 19 id.
19	Laatste Kw.	17 32	5 5		1 9 V.M. 20 id.
20		18 28	6 0	8^u 4^m	2 4 V.M. 21 id.
21		19 23	6 56		3 0 V.M. 22 id.
22		20 19	7 51		3 55 V.M. 23 id.
23		21 14	8 47		4 51 V.M. 24 id.
24		22 9	9 42		5 46 V.M. 25 id.
25		23 5	10 38		6 42 V.M. 26 id.
26			11 33		7 37 V.M. 27 id.
27	Nieuw	0 0	12 25		8 29 V.M. 28 id.

Voor Sing Sing 1^u 46^m optellen bij Tijd van H.W. Governor's Island
Westpoint 2 47 id.
Poughkeepsie 3 51 id.
Barrytown 5 4 id.
Stuyvesant 7 30 id.
Albany 9 30 id.

Bij Albany brengt de vloedstroom ongeveer 2 voet rijzing te weeg.

BIJLAGE T.

De globes van Plancius.

(Zie p. XXVII).

In mijne Barents-uitgave die in 1917 verscheen (Dl. II, p. XIII, noot 2) mocht ik aandacht vragen voor het feit dat geen globes van Plancius bekend waren, op een enkel globetje na, dat in den Steen te Antwerpen bewaard en soms wel aan hem toegeschreven wordt. Ik zocht toen nog verband met de bezwaren tegen de globes zijner tijdgenooten welke Plancius ontwikkeld heeft in zijne archiefbundels over de Lengte (bundel Admiraliteit, No. 10, Lit. H, loket g, Rijks Archief); ik achtte het zeer denkbaar dat globes niet in zijn geografisch oeuvre waren opgenomen geweest.

Spoedig bleek dat anders, want in Januari 1919 deelde Dr. F. C. Wieder iets mede omtrent eene *hemel*globe van Plancius welke zich te Zerbst bevindt en waarop de auteur de eer van het uitmeten der zuidelijke sterren aan Pieter Dircksz toekent, niet aan Frederik de Houtman, zooals Blaeu op zijne globes gewoon is te doen. [1]) Omstreeks dien tijd vond Dr. Wieder mede eene *aard*globe van Plancius, naar bleek uit een artikel in de September-aflevering van het Tijdschrift van het Kon. Ned. Aardrijkskundig Genootschap (p. 582/'83). Dit artikel gaf aanleiding tot eene gedachtenwisseling tusschen den Heer Wieder en Prof. J. F. Niermeyer waarbij eerstgenoemde verklaarde dat hij het reeds genoemde globetje te Antwerpen niet als oeuvre van Plancius erkennen kon (zelfde Tijdschrift p. 698). Onderwijl lichtte Zijn Ed. ZeerGel. de hoes welke nog over de Plancius-globe lag; hij deed dat in zijn werk over de cartografie van Spitsbergen (zie hierna Lijst van aangehaalde werken) en zoo werd omtrent die globe het navolgende bekend:

1. de naam van Plancius komt erop voor (verg. art. van Prof. Niermeyer p. 698);
2. zij is in 1612 door Petrus Kaerius aan de Admiraliteit van Holland en aan Burgemeesteren van Amsterdam opgedragen;
3. onder de opdracht staat te lezen dat zij in 1614 door Kaerius is uitgegeven;

---

1) Verg. Tijdschr. Kon. Ned. aardr. Gen. XXXVI, 1919, p. 22.

4. de middellijn bedraagt bijna 35 cM.
5. de poolstreken vertoonen eigenaardige bijvoegingen (verg. hiervoren p. XXV vlg.), de ontdekkingen van Lemaire en Schouten zijn bijgegraveerd.
6. Plancius ontving den 7 Nov. 1614 eene gratificatie ten bedrage van 300 Gld. van de Admiraliteit, wellicht voor deze globe;

Het geluk is ook mij gunstig geweest, het heeft mij eene nieuwe globe van Plancius doen vinden, welke thans eigendom is van het Ned. Hist. Scheepvaart Museum te Amsterdam. Aanvankelijk hield ik haar voor een duplicaat van de door Dr. Wieder beschrevene, maar opmeting deed zien dat ik mij daarin vergiste. Bedraagt de diameter van de eerstgevondene globe 35 cM., die van de daarna aan 't licht gekomene bedraagt 27 cM.; de diameters staan dus tot elkaar als 1.3 : 1 en de oppervlakte der eerste is 68 % grooter dan die van de tweede. Thans dus: reeds twee verschillende aardglobes van Plancius! De poolstreken en de ontdekkingen van Lemaire en Schouten staan op beide exemplaren op dezelfde wijze aangeduid. De verschillen — zoo er verschillen zijn — blijven dus luttel! De laatstgevonden globe is gegraveerd door de „neven" (patrueles) Petrus Kaerius en Abraham Goos en door Kaerius opgedragen aan de Admiraliteiten van Holland, Zeeland en Westvriesland benevens aan Burgemeesteren van Amsterdam. Zij is echter niet lang het eigendom van Van der Keere gebleven, want onder de cartouche die de opdracht bevat en waar op Dr. Wieder's globe te lezen staat „Petrus Kaerius excudit Anno 1614" heeft Janssonius zijn adres gegraveerd met het jaarcijfer 1645. De meridiaan van Corvo en Flores ligt aan de globe ten grondslag, omdat de variatie aldaar naar de uitgevers verklaren „nul graden" bedraagt.

Het is wèl een geluk dat de eerstgevonden globe zoo gemakkelijk te dateeren is, men zou anders moeite ondervinden met de tweede. Reden om de eene noemenswaard ouder of jonger te verklaren dan de later aangetroffene schijnt mij niet aanwezig. In elk geval: Plancius overleed in 1622 en Kaerius kan hem niet lang overleefd hebben daar zijn inboedel in 1623 werd geinventariseerd.

Maar merkwaardigst is ongetwijfeld de cartouche waar Plancius het geestelijk vaderschap voor zich opeischt. Hij doet het in de navolgende karakreristieke bewoordingen:

„In hujus nostri globi delineatione ubique castigatissimas tabulas Hydro-

„graphicas ac Geographicas sequuti sumus, quibus Germani,[1]) Hispani, „Galli, Itali, Angli, Scoti, Dani, Norwegi, Suedi, necnon Arabes, Sivae, Sa- „matrani, Javani, aliique Indi in suis descriptionibus et navigationibus „utuntur: ad quae omnia comparanda nulli nec labori nec sumptui peper- „cimus: ventorum quoque regiones ad usum Navigantium ad amussim ac- „commodavimus; quemadmodum artis periti, propius inspiciendo, repe- „rient. Vale ac fruere

Petrus Plancius."

---

1) Dit woord vooral te vertalen door Nederlanders: „dietschen" (the Dutch).

Bibliographie

en

Lijst van geraadpleegde Werken

BIBLIOGRAPHIE.

Een eigenlijk gezegde „bibliografie" van Hudson's reizen kan niet gegeven worden daar zij oorspronkelijk niet in boekvorm verschenen zijn. Zij zagen het licht in Purchas' „Hakluytus Posthumus or Purchas His Pilgrimes etc." en wel in het derde deel daarvan, dat in 1625 van de pers kwam.

De derde reize (1609), degene waarmede het hierbij aangeboden Deel der Werken van de Linschoten-Vereeniging te rade heeft te gaan, is aldaar te vinden op pp. 581 vlg. tot en met 595.

Een enkel volledig exemplaar van Purchas is hier te lande aanwezig; het berust in de Koninklijke Bibliotheek te 's Gravenhage. Ook het Algemeen Rijks-Archief bezit een exemplaar, maar volstrekt volledig is dat niet.

Purchas' beroemde verzameling van reizen is slechts éénmaal in haar geheel herdrukt en wel als Extra Series van de Werken der Hakluyt Society (Glasgow, 1905—'07, 20 Dln. 8vo). De reizen van Hudson komen voor in het XIIIde deel dier uitgave. Verg. „Lijst van aangehaalde werken".

De oudste mij bekende, getrouwe herdruk van Hudson's Reizen komt voor in de „Collections of the New York Historical Society", Vol. I., 1809. Verg. „Lijst van aangehaalde Werken".

De oudste en uniek gebleven kritische uitgave (van alle vier Hudson's reizen) naar Purchas' tekst, verscheen in 1860 voor de Hakluyt Society. Zij is bewerkt door G. M. Asher. Verg. „Lijst van aangehaalde Werken".

Gedeeltelijke herdrukken, uittreksels en overzichten zijn in onnoemelijken getale verschenen. Voor zoover zij na 1860 geen werk uit de derde of hoogere hand geven, gaan zij, als regel, van Asher's boek uit.

Terwijl Asher de spelling van Purchas tot in kleinigheden getrouw blijft, geeft de Glasgow'sche uitgave den tekst in een lichtelijk gemoderniseerde schrijfwijze weer (bijvoorbeeld „the" voor het ouderwetsche „ye"). Aan deze spelling heb ik mij gehouden in den hier voorafgeganen tekst.

LIJST VAN GERAADPLEEGDE WERKEN.

DE VEER, Gerrit. Waerachtighe Beschryvinghe van drie seylagien etc. Amsterdam, 1598. Zie sub jaar 1917.

PURCHAS. His Pilgrimes, 1625. Zie sub jaar 1905 vlg.

COLLECTIONS of the New-York Historical Society for the Year 1809. Vol. I. New York, 1811. 8vo.

Op pp. 61 t/m 188 een herdruk van Hudson's reizen, ontleend aan Purchas' tekst. Pp. 41 t/m 45 bevatten eenige niet onbelangrijke gegevens omtrent inlandsche benamingen welke aan de Hudson Rivier in zwang zijn geweest en omtrent de visschen in de wateren dier rivier. (Ex. Ned. Hist. Scheepv. Mus. te Amsterdam).

JEANNIN, Négociations de —; zie: Collection de mémoires relatifs à l' histoire de France depuis l'avènement de Henri IV jusqu' à la paix de Paris conclue en 1763. Par M. Petitot 2me Série, Tom. XIII et XV, 1822. 8vo.

MURPHY, Hen. C. Henry Hudson in Holland, an inquiry into the origin and objects of the voyage which led to the discovery of the Hudson River. With bibliographical notes. The Hague, 1859. Repr. with notes, documents and a bibliography by Wouter Nijhoff. The Hague, 1909. 8vo.

ASHER, G. M. Henry Hudson the Navigator; the original documents in which his career is recorded. Collected, partly translated, and annotated, with an introduction. London, printed for the Hakluyt Society, 1860. 8vo.

DE JONGE, Jhr. Mr. J. K. J. De opkomst van het Nederlandsch gezag in Oost-Indië. (1595—1610). 's Gravenhage, Amsterdam, 1862, '64, '65. 3 Dln. 8vo.

BRINK, Dr. R. C. BAKHUIZEN VAN DEN. Isaäc Le Maire. Eene voorlezing. De Gids, 1865, IV, p. 1.

READ, John Meredith. A historical inquiry concerning Henry Hudson, his friends, relatives and early life, his connection with the Muscovy Company and discovery of Delaware Bay. Albany, 1866. 8vo.

De oorspronkelijke oplaag was klein, het geschrift schijnt niet in den handel te zijn gebracht. (Ex. in Ned. Hist. Scheepv. Mus. te Amsterdam).

MULLER FZ., Mr. S. Geschiedenis der Noordsche Compagnie. Utrecht, 1874. 8vo.

LEUPE, P. A. Henry Hudson in Holland, 1608—1609. In Tijdschrift Aardrijkskundig Genootschap, 1ste Serie, Dl. II (1877), p. 171.

Dit geschrift geeft eenige nuttige aanvullingen op Murphy, welke echter verwerkt zijn in den herdruk daarvan (zie hiervoren).

POORE, B. P. The federal and state constitutions, colonial and other organic laws of the United States. Part II. Washington, 1877. 4°.

CHRISTY, MILLER. The voyages of Captain Luke Foxe of Hull, and Captain Thomas James of Bristol, in search of a North-West Passage in 1631—32; with narratives of the earlier north-west voyages of Frobisher &c. London; printed for the Hakluyt Society, 1894. 2 vol. 8vo. (Series II, Nr 88 & 89).

KINGSBURY, S. M. An introduction to the records of the Virginia Company of London. With a bibliographical list of the extant documents. Washington, 1905. 4°. (Diss.).

PURCHAS, Samuel. Hakluytus Posthumus or Purchas His Pilgrimes contayning a History of the World in Sea Voyages and Lande Travells by Englishmen and others. (Reprint, with index). Glasgow, 1905 ad 1907 20 vol. 8vo.

(Voor Hudson zie Dl. XIII, 1906).

MINUTES. Official — of the Hudson-Fulton Celebration Commission. Albany, 1905—1911. 2 vol. 8vo.

HALL, Edw. HAGAMAN. The Hudson-Fulton Celebration 1909. The fourth annual report of the Hudson-Fulton Celebration Commission to the Legislature of the State of New York. Albany, 1910. 2 Vol. Roy. 4°.

Hierin, behalve foto's, de planteekeningen van de Halve Maan van 1909.

NABER, S. P. L'HONORÉ. Beschryvinghe etc. van het Gout Koninckrijck van Gunea anders de Gout-custe De Mina genaemt liggende in het deel van Africa, door P. de Marees. 's Gravenhage, 1912. 8vo. (Dl. V der Werken van de Linschoten-Vereeniging).

Als voren. Reizen van Jan Huyghen van Linschoten naar het Noorden (1594-1595). 's Gravenhage, 1914. 8vo. (Dl. VIII der Werken van de Linschoten-Vereeniging).

ROUFFAER, G. P. en J. W. IJZERMAN De eerste schipvaart der Nederlanders naar Oost Indië onder Cornelis de Houtman 1595—1597. I. D'Eerste Boeck van Willem Lodewycksz. 's Gravenhage, 1915. (Dl. VII der Werken van de Linschoten-Vereeniging).

WIEDER, Dr. F. C. Nederlandsche Historisch-Geographische documenten in Spanje. Leiden, 1915, 8vo. (Overdruk uit Tijdschrift v/h Kon. Ned. Aardrijkskundig Genootschap).

STOKES, I. N. PHELPS. The iconography of Manhattan Island 1498—1909. Compiled from original sources and illustrated by photo intaglio reproductions of important maps, plans, views and documents in public and private collections. Vol. II. New York, 1916. Roy. 4°.
Hierin o.a. de Velasco-kaart en Hoofdstuk bewerkt door Dr. F. C. Wieder.

NABER, S. P. L'HONORÉ. Reizen van Willem Barents, Jacob van Heemskerck, Jan Cornelisz Rijp en anderen naar het noorden (1594—1597). Verhaald door Gerrit de Veer. 's Gravenhage, 1917. 2 Dln. 8vo. (Dln. XIV en XV der Werken van de Linschoten-Vereeniging).

WIEDER, Dr. F. C. Onderzoek naar de oudste kaarten van de omgeving van New York. Met 5 schetskaartjes en kaart No II. Tijdschrift Kon. Ned. Aardrijkskundig Genootschap, 2de Serie, Dl. XXXV, 1918, p. 235.
Geeft een overzicht van het door den auteur voor I. N. Phelps Stokes in diens uitgave (zie hiervoren) bewerkte hoofdstuk.

Als voren. Spitsbergen op Plancius' globe van 1612. Onbekende Nederlandsche ontdekkingstochten. Tijdschrift Kon. Ned. Aardrijkskundig Genootschap, 2de Serie, Dl. XXXVI 1919, p. 582.

Als voren. The Dutch discovery and mapping of Spitsbergen (1596—1829) Ed. by order of the Neth. Minister of For. Affairs. Pub. by the Neth. Ministry of For. Aff. and the Royal Dutch Geographical Society. Amsterdam, 1919. Roy. 4°.

NABER, S. P. L'HONORÉ. Hypothetische eilanden in de Barents-Zee. Tijdschrift Kon. Ned. Aardrijkskundig Genootschap, 2de Serie, Dl. XXXVI, 1920, p. 88.

MULLER FZ., Mr. Dr. S. De nieuwste berichten over de Nederlandsche Noordpoolvaarders. De Gids, 1920, Maart-aflevering.

BURGER, Dr. C. P. Reizen van Willem Barents, Jacob van Heemskerk, enz. Tijdschrift „Het Boek", 1920. p. 118.
Boekbespreking.

Als voren. De Poolzee-Reis van 1595. Tijdschrift „Het Boek", 1920. pp. 209 en 241 vlg.
Hierin een herdruk van het „Meer oder Seehanen-Buch .... getr. zu Colln, bey B. Buchholtz, 1598, durch Conrad Löw", bevattende een tot dusver onopgemerkt gebleven relaas omtrent de vorenbedoelde reis van 1595.
Is afzonderlijk verschenen met het volgend nummer.

Als voren. De Poolzee-Reis van 1596. Tijdschrift „Het Boek", 1920, pp. 273 en 332 vlg.

Als voren. Over de poolreizen van Barents en Rijp. Tijdschrift Kon. Ned. Aardrijkskundig Genootschap, 2de Serie, Dl. XXXVIII, 1921, p. 226 vlg.

Over Hudson's ontdekking van 1609 verscheen de navolgende algemeene bibliografie:

LIST of prints, books, manuscripts etc. relating to Henry Hudson, the Hudson River Robert Fulton and Steam Navigation. Exhibited in the Lenox Branch, New York Public Library on the occasion of the Hudson-Fulton celebration September, 1909. New York 1909. — 86 p. p. 8° in 172 kolommen. —

Bladwijzer

Bladwijzer.

Vetgedrukte romeinsche cijfers verwijzen naar Voorbericht, gewone romeinsche cijfers verwijzen naar Inleiding.

H.

I.

J.

K.

N.

O.

P.

W.

IJ.

Z.

VERBETERINGEN.

Inleiding p. IX regel 8 v. o. staat: 1860, lees: 1859.

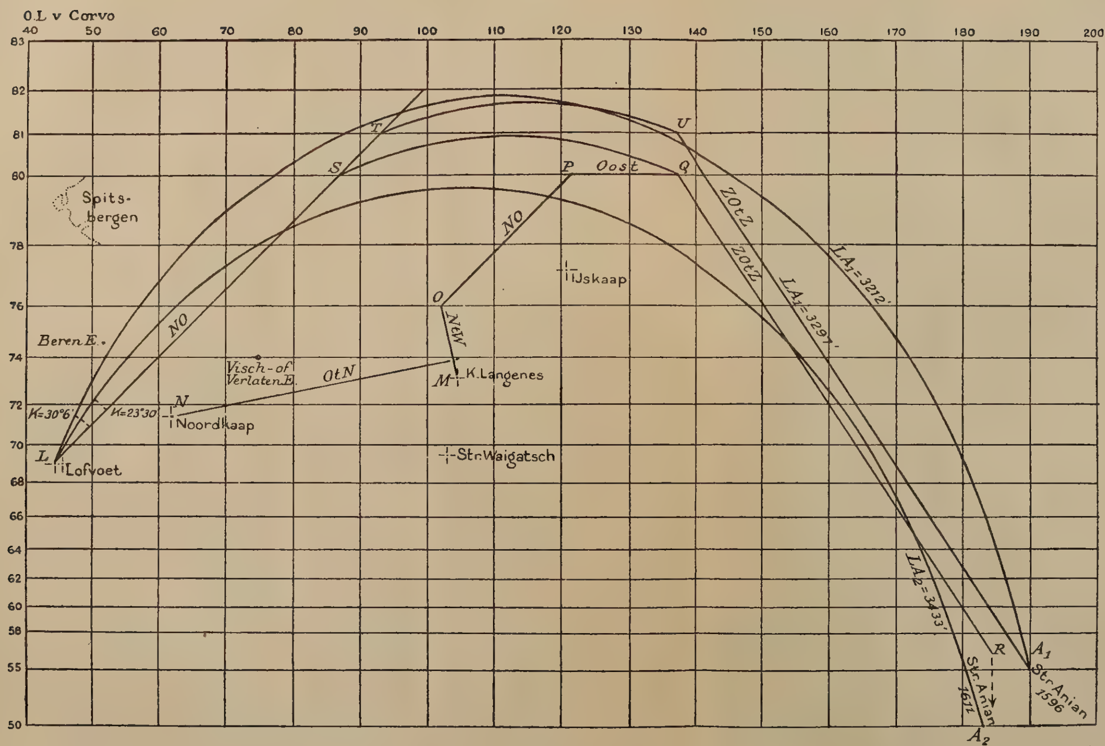
Inleiding p. XXIII noot 1 staat: Lambrechtsen van Ritthem enz., laat volgen: Van Meteren zegt dat de bemanning 18 of 20 koppen bedroeg.

Inleiding p. XXVI noot 6, laat volgen: zie Bijlage T.

Inleiding p. XL regel 6 staat: 70^0, lees: 66^0 (juister vermoedelijk den poolcirkel).

Inleiding p. LXXVII regel 10 staat: wassende, lees: afnemende.

Tekst p. 96 noot 3 staat: gezonden, lees: gevonden.



Routen naar Straat Anian volgens Plancius, in wassende kaart voorgesteld; daarnevens de groote cirkels L A_1 en L A_2 waaruit die routen zijn afgeleid.

A_1. Ligging van Straat Anian *volgens Plancius* omstr. 1600: 190° O.L., 55° N.Br.
(Zie de bundels over de Lengte: Rijks Archief „Admiraliteit", No 10 Lit. H., loket g).

A_2. Ligging van Straat Anian *volgens Plancius* omstr. 1611: 183° O.L., 50° N Br.
(Zie Instructie voor de schepen „Vos" en „Kraan")

L. Punt van afvaart aanbevolen *door Plancius* (1° West van „Lofvoet", 44° O.L., 69° NBr.
(Zie Instructie voor de schepen „Vos" en „Kraan").

N. Ligging van de Noordkaap *volgens Plancius*: 61° 30′ O.L., 71° 25′ N Br.
(Zie Instructie voor de schepen „Vos" en „Kraan").

M. Ligging van Kaap Langenes (Nova Zembla) *volgens Plancius*: 104° 5′ O.L., 73° 10′ N.Br.
(Zie Instructie voor de schepen „Vos" en „Kraan")

LA_1. Theoretische route (groote cirkel) Lofvoet-Anian voor en omstreeks 1600.
Verheid 3212 (moderne) zeemijlen koers van afvaart N. 23° 30′ 16″ O., van aankomst Z. 14° 25′ 45″ O., breedte van den vertex 81° 47′, lengte van den vertex 111° 54′.

LA_2. Theoretische route (groote cirkel) Lofvoet-Anian voor en omstreeks 1611.
Verheid 3433 (moderne) zeemijlen, koers van afvaart N. 30° 6′ 7″ O., van aankomst Z. 16° 14′ 13″ O., breedte van den vertex 79° 39′, lengte van den vertex 105° 35′.

Straat Waygatsch in 103° 0′ O.L., 69° 30′ N.Br. (Verg. Stevin „Wisconst. Ghedachtenisse" 1608).

IJskaap in 120° 30 O.L., 77° 12′ N.Br (Verg. Stevin „Wisconst. Ghedachtenisse" 1608).

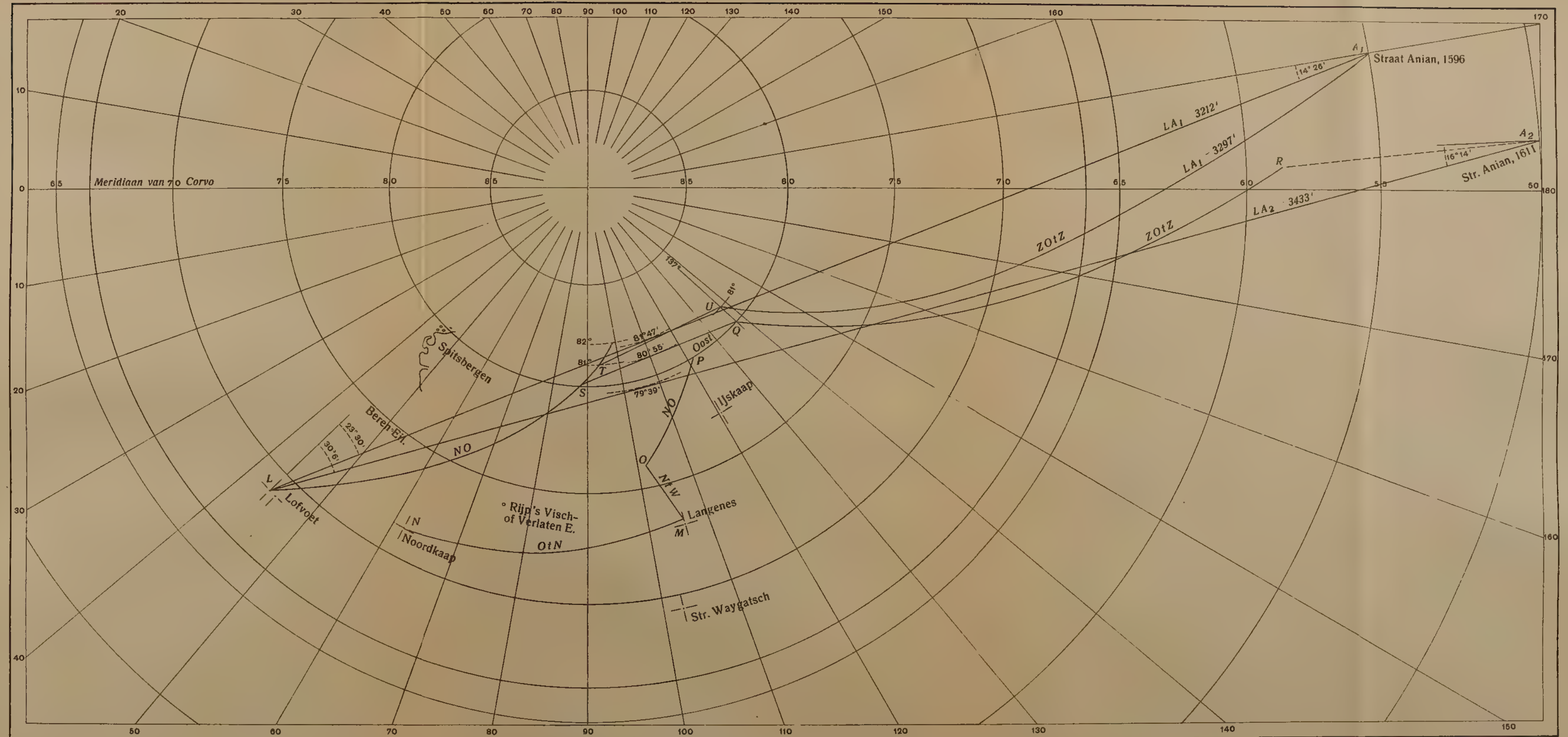
Spitsbergen en Beren-Eiland: ten opzichte van „Lofvoet" overgenomen uit Barents' posthume kaart.

Visch-Eiland (alias Verlaten-Eiland) omstreeks 74° 41′.5 O.L., 74° N.Br.
(Gem. lengte van het eiland 39° 12′ Greenwich; Greenwich Oost van Corvo 25° 29′.5 op grond van de bekende en gebruikte lengten der Noordkaap; dus eiland beOosten Corvo 74° 41,′ 5; verg. Tijdschrift Kon. Ned. Aardrijkskundig Genootschap, Dl XXXVII, 1920, p. 88 vlg.).

N M O P Q R A_2. Route in 1611 op den voorgrond gesteld, in 1609 vermoedelijk nog in de tweede plaats aanbevolen, zijnde een ietwat geretoucheerde „Barents-route".
Afstanden: N.M. 774 (moderne) zeemijlen, M.O. 173, O.P. 339, P.Q. 164, Q.R.A_2 2165 ongeveer. Totaal 3615 ongeveer.

L.S Q.R.A_2. Route in 1611 in de tweede plaats aanbevolen, ofschoon in de eerste plaats beschreven, zijnde eene in verband met de verplaatsing van Anian geretoucheerde route L T.U.A_1.
Afstanden: L.S. 933 (moderne) zeemijlen, S. Q. 605, Q.R.A_2 2165 ongeveer. Totaal 3703 ongeveer.

L.T.U.A_1. Vermoedelijk de oudste „Plancius-route", de „wech onder den polo", ontleend aan den grooten cirkel L.A_1 en dezen vrij nauwkeurig vervangende, bedragende de verheid 3297 (moderne) zeemijlen tegen 3212 langs den grooten cirkel zelf.
Afstanden: L.T. 1018 (moderne) zeemijlen, T. U 403, T. A_1 1876. Totaal 3297.



Routen naar Straat Anian volgens Plancius, in gnomische kaart voorgesteld; daarnevens de groote cirkels (rechte lijnen) waaruit die routen zijn afgeleid.

Lith. J. Smulders & Co., den Haag.